

الموانئ السودانية

دراسة في الجغرافية التاريخية

تأليف

الدكتور صلاح الدين الشامي

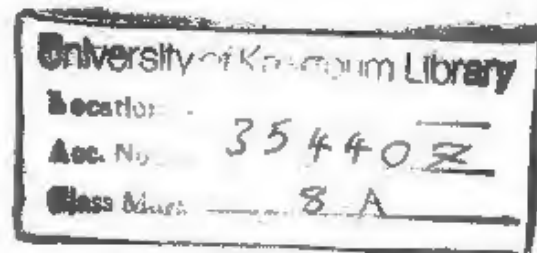
الناشر

مكتبة مصر
شارع كامل صدقي الخيامية

١٩٦١

تصدر هذه السلسلة بمحاولة المجلس الأعلى

لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية



salah

بسم الله الرحمن الرحيم

تصدير

تدعيني عروبي واعتزازي وإيماني بالقومية العربية الصاعدة في كل أنحاء الوطن العربي الكبير عامة ، وأعجابي بالخطوات الثابتة التي يدعم بها السودان مركزه بين دوله المتحررة النائرة خاصة ، إلى اخراج هذا الكتاب • وهذا الكتاب الذي أشرف بتفنيحه إلى المكتبة العربية الجغرافية النامية ، هو الثالث في سلسلة الكتب التي أطلقت عليها « دراسات في جغرافية السودان » • والطريف في هذا الكتاب أنه يصور جانباً مشرقياً من الجوانب التي أسدلت عليها الحجب فترة ليست بالقصيرة ولا تكشف عنها إلا دراسة الجغرافية التاريخية • وقد حاولت في هذا الكتاب أن أوضع أصالة السودان ومركزه الثابت - منذ وقت بعيد - في دنيا التجارة والتبادل بين مجموعة الدول والشعوب والأمم التي أخذت بزمام الحضارة المزدهرة الزاهية • ويتضمن هذا البحث دراسة للموانئ التي قامت وازدهرت على خط الساحل السوداني ، وتحكي قصتها عرضاً مشوقاً لتجارة السودان الخارجية في كل عصر من العصور • وكان جل همي منصبا على عرض الصور في إطار علمي سليم تدعمه المراجع والشواهد ، وقد حاولت أن أحقق كل المعلومات التي من شأنها أن تثبت القول أو أن تؤكد •

ويسرني بهذه المناسبة أن أقدم إلى كل أولئك الذين يبحثون عن أمجاد السودان كجزء من الكيان العربي ، وعن أصالته في الأسرة الدولية بتلك الأسانيد التي تؤكد الدور الإيجابي لمنتجاته في المجال الاقتصادي • وأرجو أن يكون هذا الجهد القليل مجزياً ، والله نسأل أن يلهنا التوفيق •

صلاح الدين علي الشامي

مصر الجديدة ١٩٦١

مدرس الجغرافية بجامعة القاهرة

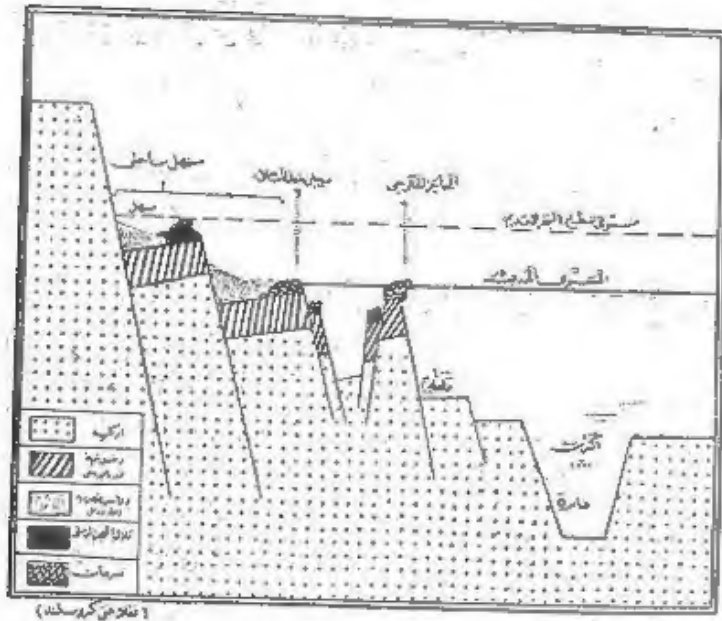
تقديم

تعريف بالسودان واشتراك منتجاته وسلعه في التجارة
الكولبية - خروج التجارة بطريق البحر الأحمر - تعريف
بالبحر الأحمر وعلاقته بالأخدود - النشاط والنمو
الرجائي وأثرهما على الشروم والخلجان وقيام الموانئ -
علاقة الساحل السوداني بحركة الملاحة منذ أقدم العصور
وحقيقة صلاته ببلاد بنت •

لم يكن لفظ السودان « معروفا أو مستخدما قبل التوسيع العربي وانتشار القبائل العربية في مساحات كبيرة من أفريقية بعيدا عن أوطانهم في شبه الجزيرة العربية شمال النطاق الصحراوي المعروف باسم الصحراء الأفريقية الكبرى . ويعني ذلك من ناحية أخرى أن « كلمة السودان » عربية أصيلة أطلقها العرب على كل الأراضي الأفريقية فيما وراء الصحراء الكبرى جنوبا ، والتي تمتد من أقصى الغرب الذي يشرف على المحيط الأطلنطي «الظلمات» إلى أقصى الشرق الذي يطل على ساحل البحر الأحمر أو ينتهي عند السفوح المنخفضة للهضبة الحبشية . هكذا وردت كلمة السودان على لسان القبائل العربية المتدافعة المتعلقة إلى أوطانها الجديدة في القارة الأفريقية ، وهي تحمل طابع المدلول الجغرافي البحت . ونحن نشير بهذه المناسبة إلى أن ذلك الاسم الجديد كان ثمرة طيبة من ثمرات الجهود العربية الموفقة في دراسة الجغرافية وعلم تقويم البلدان . و « السودان » جمع الجمع لكلمة « أسود » وهو اللون الغالب على سكان المناطق والأقاليم والأجزاء في أفريقية فيما وراء الصحراء . وكان ذكر أرض السودان وبلاد السودان في مؤلفات العرب من المؤرخين والجغرافيين أول محاولة للتعبير باسم موحد عن كل أراضي السود فيما وراء الصحراء الأفريقية الكبرى . وليس غريبا بطبيعة الحال أن نقرر أنها كانت محاولة خلاقة ، لأنه فيما قبل ظهور الإسلام وانتشار القبائل والبطون العربية ، التي أسهمت في بناء وتوسيع رقعة الدولة العربية الإسلامية الكبرى كانت كل المساحات فيما وراء الصحراء الكبرى لا تعرف باسم واحد معين يميزها عن غيرها .

أما استخدام لفظ السودان للتعبير عن مدلول سياسي وكيان معين يضم مساحات معينة في قلب النيل الأوسط وروافده ، فلا يرجع إلى أبعد من أوائل القرن التاسع عشر الميلادي بعدما دخلت هذه المساحات في نطاق الإمبراطورية المصرية . ويعني ذلك أن التوسيع المصري في سنة ١٨٢١ ميلادية أدى إلى استخدام تعبير الأقاليم السودانية للتعبير عن كل المساحات التي خضعت للحكم المصري . ومع ذلك فإن كلمة السودان لم تستخدم كتعبير مطلق له مدلوله السياسي

للتعبير عن الأراضي التي تقع جنوب مصر ولها حدود معينة مرسومة محددة ، إلا
في بداية الحكم الثنائي سنة ١٨٩٩ . وهكذا أصبح لكلمة السودان العربية
مدلولان ، أحدهما جغرافيا يشمل نطاق المطر ، الصيفي فيما وراء الصحراء
الكبرى ، وثانيها سياسي يشمل الأراضي فيما حول النيل وبحوضه الأوسط
والتي تمثل إمارة الكفاح السياسي للقوة المصرية في القرن التاسع عشر ، والتي
نقلتها الشخصية السودانية النامية المتنورة ، وجعلت منها جمهورية مستقلة
ذات سيادة .



قطاع مثالي في الساحل السوداني

وتود أن تنبه الأخوان إلى أن هذه المقدمة ضرورية لكي نبرر المسلك الذي
سلكناه عندما استخدمنا كلمة السودان استخدما فيه مرونة - وعلى الرغم من
حدائثه - للتعبير عن الأراضي والمساحات التي كانت في ظهور خط ساحل البحر
الأبيض - الأحمر - ومواليه ، وكانت منتجاتها وسلعها تجد لها طريقا إليها .
وليس ثمة شك في أنه مهما اختلفت الأسماء التي عرفت بها الأراضي الواقعة فيما
وراء مصر جنوبا ، ومهما اختلفت الحدود السياسية لها ، فإنه من الثابت تماما
أنها اشتركت بسلعها وأسهمت بمنتجاتها في التجارة الدولية . ويمكن القول أن
موقع الأراضي السودانية على خط ساحل البحر الأحمر من جانب ، وإلى الجنوب
من مصر ، مهد الحضارة الأصيلة العربية من جانب آخر ، يعتبر مسئولا مسئولا
مباشرة عن دخول السلع السودانية في ديكاء للتجارة الدولية في ذلك الوقت
السحيق ، والذي كانت فيه معظم الأراضي الأفريقية جنوب الصحراء الكبرى
في ظلمة تامة لا يعرف العالم من أمرها شيئا . وليس ثمة شك في أن الرغبة
الملحة في الحصول على السلع السودانية كانت تدفع الفراعنة إلى توجيه الحملات
والرحلات إلى قلب السودان بالطريق البري الشمالي لجنوبها والحصول عليها .
وتعتبر رحلة جرقوف التي تمت في وقت مبكر دليلا حاسما في هذا الصدد .
وتؤكد كل المراجع أن رحلة جرقوف كانت تتميز بالطابع الاقتصادي البحت ،
وأنها سارت بحذاء النيل صعودا في اتجاه الجنوب . وكان الحمائل بطبيعة الحال
الوسيلة التي لجئوا إلى استخدامها ، لأنهم كانوا يدركون تماما خطر الملاحة في
النيل النوبي ، وما تفرضه من جنادل فتوقها أو تمنع انتظامها .

دراسة الجغرافية التاريخية للتجارة السودانية الخارجية شأن كبير . وقد نشأت على أمواجه وبين ساحليه خبرة الملاحين من سكان ذلك الحوض الذي يحتله ، والأجزاء القريبة المجاورة الأخرى ، والتي تكاد تشرف عليه . وعلى الرغم من الظروف الطبيعية المتعلقة بتكوين البحر الأحمر والنشاط المرجاني فيه ، وطبيعة مناخه وقسوة الحرارة والرطوبة معا والتي تضمه في صف البحار غير الملائمة للنشاط الملاحي في مثل ذلك الوقت المبكر ، على الرغم من ذلك كله ، فإن قيام الحضارات وازدهار المدن على مقربة منه - على كل من جانبيه الأفريقي والآسيوي - دفعت الإنسان اليه دفعا ، فركبه وذلك ومارس فيه وبين شرومه وخلجانه وشطوطه المرجانية الخطرة الملاحية والتبادل التجاري . ونود قبل الحديث عن قيمة البحر والساحل السوداني المشرف عليه في خدمة التجارة الخارجية للسودان وعلاقاته مع غيره من الأمم والشعوب والدول ، أن نتعرض في إيجاز لدراسة صفة ذلك البحر ، وصفة خط الساحل وصفة شرومه وخلجانه . وقد تلقى هذه الصور الضوئية على الهدف الذي نحاول الوصول اليه والتعريف به وتحديد معالمه .

ويظهر من دراسة القطاع المستعرض للبحر الأحمر وجوانبه أن الانكسارات التي كونت الأخدود هنا من النوع السلمي ، وتظهر فيه ثلاث درجات واضحة . وكانت تلك الدرجات المجال الذي ظهر عليه وأثر فيه النشاط والنمو المرجاني ، الذي يعبر عن صفة البحر الأحمر الأساسية . وقد اكتسب هذا النمو المرجاني ساحل السودان مميزات خاصة لها علاقة كبيرة بالملاحية من جانب ، وقيام الموانئ من جانب آخر . وساحل السودان شمال سواكن نموذج طيب للعلاقة بين النشاط المرجاني وقيام الموانئ .

ويتمتع الساحل السوداني شمال سواكن بحيث توازيه تلال البحر الأحمر والحاجز المرجاني الساحلي والحاجز الخارجي . وتبدو كلها في شبه امتداد واضح ظاهر منتظم . ويفهم ذلك الانتظام على ضوء علمنا بتكوين الدرجات الثلاث التي كانت نتيجة للحركات التي أدت إلى تكوين الأخدود الأريتري . وكان مستوى سطح البحر الأحمر يصل إلى قاعدة التلال الأركية بحيث تشمل الدرجة الأولى مجال النشاط المرجاني وتكون عليها الحاجز الأول . وقد تراكمت الرمال

والزلط والحصى والمواد المفتتة المنقولة من التلال سواء عن طريق الوديان أو بالتحرية الهوائية ، في المنطقة الضحلة من البحر بين التلال العالية وبين الحاجز المرجاني الأول القديم . وأصبحت تلك الرواسب مقدمة للسهل الساحلي ، وتجمعت في نفس الوقت المواد العضوية على الدرجة الثانية ثم حدثت حركة رفع ترتب عليها وقوع الدرجة الثانية تحت عمق من الماء يقل عن ٣٠٠ قدم (٥٠ قامة) . ومن ثم بدأ النشاط المرجاني والنمو على هذه الدرجة . وترتب على ذلك أيضا انحسار الماء عن مقدمة السهل الساحلي وانكشفت الدرجة الأولى التي كانت تتكون من اختلاط الرمل بالزلط والبقايا المرجانية ، وأصبحت الدرجة الثانية المجال الجديد للنشاط المرجاني . وتكررت الظروف السابقة وتكون حاجز جديد ثم عاد البحر إلى التقهقر وانخفض مستوى سطح البحر ، فأصبحت الدرجة الثالثة قاعدة الحاجز المرجاني الحديث Barrier Reef . وامتد السهل الساحلي إلى الحاجز القديم على الدرجة الثانية التي تحتل الحاجز الساحلي Fringing Reef في الوقت الحاضر . وتم خلال حركتي الرفع أو الهبوط اللتين أدتا إلى تقهقر البحر وانخفاض مستوى سطح البحر حدوث التشققات والكسور في الدرجتين الثانية والثالثة . واتخذت هذه الكسور صور خلجان وشروم صغيرة ، تتوغل في خط الساحل ، وتقتل المواقع المحمية الصالحة لرسو السفن في الوقت الحاضر . ويستحسن قبل العناية بدراسة تلك الشروم والخلجان أن نهتم بدراسة بعض المظاهر والمعالم الطبوغرافية والمرجانية التي تنتظم على الساحل وتحاذيه لما بينها وبين تلك الخلجان من علاقة أصيلة .

ونشير أولا إلى التلال الأركية التي تعرف باسم تلال البحر الأحمر ، وتمتد بعضاء خط الساحل وموازية له في الإقليم المصري والسوداني . وتقتل التلال لحافة الأساسية الغربية للأخدود . وتتكون أساسا من الصخور القديمة ، ويقراوح ارتفاعها بين ٤٠٠٠ ، ٨٠٠٠ قدم . وقد مزقتها الأخوار والوديان الجافة تمزيقا شديدا . ويرجح ارتفاع تلك التلال فيما بعد الميوسين الأسفل على أحدث تقدير . ويبدو أن الارتفاع قد تم على دفعات ، كان آخرها وأصعبها الحركة التي حدثت في البلايوسين الأعلى . وتقتل قاعدة تلك التلال خط الساحل قسريا أن يتكون السهل الساحلي الحالي . ويعني ذلك أنها كانت دائما فوق مستوى سطح البحر ، حافة قافزة تحدد الأخدود من ناحية الغرب .

أما السهل الساحلي فيمتد بعذاء التلال ، ويتراوح عرضه بين خمسة وعشرة أميال ، وتكون الحدارات تدريجية من الغرب الى الشرق ، وتتكون الطبقة السطحية التي تغطي تلك السهول من مفتحات الصخور من التلال التي تجرفها الوديان والأخوار ، التي تنحدر من منحدرات التلال الشرقية وتهبط الى السهل الساحلي فتزقه . ويمكن أن تذكر أن السهل يتكون عامة من طبقات رملية تكسو السطح ، وتتناثر في مناطق متباعدة رمال ناعمة وتكوينات عشة ، تؤدي في كثير من الأحيان الى عرقلة حركة النقل بالسيارات . وتظهر في بعض الأجزاء الأخرى بطون الأودية الضحلة التي تغطيها طبقات من الطين . وتختلط كل هذه التكوينات من رمال خشنة وزلط وحصى ببعض الكتل الكبيرة على شكل أحجار تبدو مبطورة في التكوينات الأقل أقطارا . وتتحطم تلك الأقطار تبعاً لتتابع الحرارة والبرودة من جانب ، وارتفاع درجة الرطوبة النسبية من جانب آخر . ويفسر ذلك أيضاً انتشار الزلط والحصى والكتل غير المنتظمة الشكل على السطح ، وتكاثرها كلما اقتربنا من قاعدة التلال . ويوجد الى جانب ذلك كله بقايا النشاط المرجاني ضمن الرواسب التي كونت السهل الساحلي . ويتناثر على سطح السهل الساحلي بعض التلال الرملية المحدودة الارتفاع . وهي ان كانت تمتد موازية لخط الساحل إلا أنها غير منتظمة في سلسلة تعلو عن سطح السهل . ويميزها أنها من الحجر الرملي ويتخللها بعض تكوينات الجبس ، وتعلوها بقايا من نشاط مرجاني حديث على القمم العالية . وهذه البقايا المرجانية من فعل نشاط مرجاني ، ربما كان في الوقت الذي كان مستوى سطح البحر يعلو عن السهل البحري ، وعندما كان خط الساحل يمتد قريباً من قاعدة التلال الأركية . ولا يزيد ارتفاع تلك التلال على ١٠٠٠ قدم ، وقد يتناقص الى ١٠٠ قدم في معظم الأحيان . والغريب أن البقايا المرجانية توجي بمحاذاة تلك التكوينات . وحقيقة التلال ، ذلك أن بقاياها في مواضعها يعني أن عوامل التعرية لم تؤثر فيها بعد .

وتتمثل معالم النشاط المرجاني التي لها علاقة مؤكدة بخط الساحل في الحاجز الساحلي والحاجز الخارجي والجزر المرجانية . ويمتد الحاجز الخارجي على شكل سلسلة في شريط ضيق يبلغ عرضها حوالي الميل عند سواكن ، ويمتد شمال بورسودان بحيث يتراوح ارتفاعه بين ٧٠ ، ٢٠ قدماً عن مستوى سطح البحر العالي . ويفصل الحاجز عن السهل الساحلي انخفاض يبلغ عرضه بضعة

مئات من الياردات قاعة من الطين ، تنمو به نباتات السبخات الملحية . ويظهر حتى لغير الباحث - أن تلك المنطقة كانت مغمورة تحت سطح البحر ، إذ تشبه الأصداف وبقايا المرجان على الحاجز ، الحياة المرجانية والأصداف التي تعيش على الحواجز في البحر الأحمر . ويدل امتداد طبقات البقايا المرجانية على قمم التلال الرملية من جانب ، ووجود الصخور المرجانية والأصداف على الحاجز الساحلي من جانب آخر ، على حدوث حركة الرفع التي أدت الى انحصار الماء وارتفاع الحاجز الساحلي . وهذه الحركة كانت - في الغالب - محدودة المدى وفي نطاق ضيق ، فلم يزد الارتفاع على بضعة أقدام . وينبغي أن يحدث ذلك الرفع كان بصورة منتظمة ، دون حدوث التواء أو انثناء بتدليل وجود بقايا النشاط المرجاني في مواضعها على قمم التلال .

ولقد حافظ خط الساحل على مستواه في حدود ٢٠ قدماً لمسافة طويلة ، رغم العيوب التي رفعت مناطق محدودة الى مستوى أكثر ارتفاعاً مثل التلال الرملية وفتحات الشروم . ويبدو لنا أيضاً أن حركة الرفع كانت على مراحل ، فيظهر خط من الجروف على طول امتداد التلال الرملية ، ومنها جبل مكور . والغالب أن تلك الجروف قد تكونت حينما كانت التلال في مستوى أقل من ارتفاعها الحالي وتظهر آثار حركة الرفع أيضاً في تتابع طبقات بقايا المرجان على مستويات مختلفة وفي مواضع لا يمكن أن يفسر وجودها فيه إلا على ضوء قفز التلال الى أعلى خلال حركة الرفع . ويمكن للباحث أن يتتبع المرحلة الأخيرة من مراحل الرفع في مواضع متعددة من النقط المحمية على ساحل بورسودان وسواكن ، إذ يمتد جرف منخفض على بعد ياردات قليلة من البحر وأمامه مباشرة حاجز مستو يمثل جزء من اليابس الآن ، لا يرتفع أكثر من قدم أو قدمين عن سطح البحر . ولقد عمق فعل الماء ما تحت الجرف مباشرة بصورة مشابهة تماماً لتلك الأجزاء التي ما زالت تحت تأثير الأمواج .

ويختلف عرض الحواجز المستوية الموازية للساحل من منطقة لأخرى تبعاً لارتفاع المنطقة الخلفية . ويبلغ عرضها عند سواكن ميلاً ونصف ميل ، على حين أنه يقل الى ثلث ذلك القدر عند بورسودان فلا يزيد عرض الحاجز الذي يحف بالساحل فيما بين النقطة الجنوبية لمدخل مرسى أنجاي ومداخل بورسودان في مسافة طولها ٣ أميال على ٤٠٠ ياردة . وينبغي ذلك أن الساحل عند سواكن

لم يرتفع أكثر من قدمين ، على حين أنه ارتفع عند بورتسودان إلى قدر يتراوح بين ست وعشر أقدام . ويظهر من الاختلاف في عرض الحاجز أيضا أن التناكل كان أقوى فعلا في تكوين الحواجز المستوية ، من فعل النشاط المرجاني نفسه . ذلك أنه من الصعب على الباحث أن يجد مبررا يفسر قوة النشاط المرجاني في مواضع عنها في مواضع أخرى ، ولو كان النشاط المرجاني هو العامل الأساسي في هذا المجال لتوقف على ذلك تساوى عرض الحاجز . ويصبح اختلاف عرض الحاجز متوقعا ومقبولا على ضوء فهمنا لنظرية تكوين الحاجز واستوائه بالنحت وفعل الأمواج . ودليلنا على ذلك أن الحاجز يبدو ضيقا للغاية في المناطق التي تقع في حماية الجزر . ونضرب لذلك مثلا بعرض الحاجز في منطقة عنكفيل ، حيث تحمي جزيرة مكاور الساحل من فعل الأمواج .

أما الحاجز الخارجى فيمثل منطقة يصبح فيها البحر ضحلا تزدحم به الشعاب ويصعد الانحدار الذى يتكون عليه هذا الحاجز صعودا شديدا من قاع البحر العميق إلى الجانبين . ويزدحم ذلك القاع المرتفع بالنمو المرجاني وتكثر الشعاب المرجانية . ويمتد الحاجز الخارجى بعيدا عن الساحل بعدد من الأميال ويكاد يكون موازيا له ، ويحصر بينه وبين الحاجز الساحلى القناة الساحلية العميقة التى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية . وتفاوت عرض هذه القناة من منطقة إلى أخرى كما سنذكر فيما بعد .

ولم تتم بعد دراسة الحاجز الخارجى تفصيليا إلا في مواضع محدودة للغاية ، منها المنطقة التى تقع في مقابل بورتسودان . ويبدو الحاجز هنا بعيدا على مسافة حوالى ١٤ ميلا ، ويظهر ضحلا وخطرا على الملاحة . وتوجد فيه الفتحة التى تسلكها السفن التى تدخل الميناء . ويقلب على هذه الفتحة أو الفتحة التى يكون فيها البحر عميقا للغاية وخاليا من أى نشاط مرجاني أن تكون قد تكونت من فعل الانكسارات التى أضرتنا إليها من قبل ، وذكرنا أنها حدثت في المدرجتين الثانية والثالثة ، وكونت الشروم والخلجان . ويعرف الحاجز الذى يقع على يمين السفينة التى تقترب من بورتسودان باسم حاجز وينجت Wingate أما الحاجز الآخر على الجانب الأيسر فيعرف بحاجز تورتيث Towartit .

ويختلف عرض الحاجز الخارجى من منطقة لأخرى ، فيحصل في بعض المواضع

إلى ثمانية أميال وقد يقل في مواضع أخرى عن ذلك كثيرا . وهو مغفور في الماء لا يزيد عمق الماء على الشعاب المرجانية عن عدد قليل من الأقدام قد ينخفض إلى حوالى ست أقدام . ولا يمكن لنا أن نفهم امتداد ذلك الحاجز واختلاف وضعه على ضوء النظريات العامة . ويحتمل أن يكون فعل التيارات ونشاطها على صورة غير منتظمة مهما في التأثير على القناة الضحلة للملاحة الساحلية بين الحاجز الخارجى والساحل .

ونذكر أخيرا الجزر المرجانية - Atolls - التى تبدو في شكل دائرى أو هلالى وتمثل نوعا من الحواجز التى تتكون بعيدا عن خط الساحل ، وترتفع من قاع البحر بانحدارات شديدة شبه قائمة . ويظهر على انحداراتها وجوانبها شبه القائمة النشاط والنمو المرجاني ، ويكون الماء فوقها وحولها ضحلا للغاية . ويعلها على الساحل السودانى حاجز سنجنيب الذى أقيم عليه قنار ، وحاجز ثلاثا الصغير .

والخلاصة أن صفة الساحل وطبيعته تؤثران في الملاحة في البحر الأحمر ، ذلك أن امتداد الحواجز يتطلب كثيرا من الحرس والحذر في اختيار المسالك من وإلى خط الساحل ، بل وفي اختيار مواضع قيام الموانئ ذاتها . وتقسيم الحواجز المرجانية بامتداداتها البحر الأحمر إلى قناة وسطى وقناتين ساحليتين . وتعتبر القناة الوسطى أهم تلك القنوات التى يمكن أن تستخدمها السفن المحيطة الكبيرة ، وقد يصل العمق فيها إلى حوالى ١٣٩٠ قامة . ويتخلل الحواجز التى تحدد امتدادها فتحات عميقة نظيفة ، يمكن أن تمر منها السفن ، وتصل عن طريقها من البحر المكشوف العميق إلى القناة الساحلية ، ومن ثم إلى المراسى والموانئ على المرافئ الطبيعية . ويمتاز الساحل السودانى بانتشار عدد من المرافئ الطبيعية التى تحميها الحواجز من فعل الأمواج . ويمكن للملاحة الساحلية أن تستخدم القناة الجانبية على الجانب الأخرى ، والتى تبدو أكثر ضيقا من القناة الساحلية الأخرى المناظرة لها على الجانب الآخر . وتمتد هذه القناة الساحلية معاذية للسواحل من رأس أبو شجرة إلى سواكن لمسافة ١١٥ ميلا ، وهي هادئة يتراوح عرضها بين ثلاثة أميال ونصف ميل ، فيما عدا بعض الأجزاء كالجزء القريب من رأس أبو شجرة وجزيرة تيل ومرسى سنك Salak

حيث تضيق القناة الى اقل من نصف ميل . وتصبح الأعماق متوسطة في هذه
الاجزاء ، وفي الجزء الواقع بين مرسى فجاب ومرسى درور . ولكنها فيما عدا
هذه الاجزاء عميقة تطمين فيها سفن الملاحة الساحلية . وتبدو القناة جنوب
مرسى سلك طبيعية على مسافة نصف ميل جنوب شرق للمساكن الرملى ، ويصبح
عرضها ١٢٠٠ ياردة وتعود للاتساع بعد ثلاثة أميال . وتتراوح الأعماق في
الاجزاء الضيقة من القناة بين ١٤ ، ٢٤ قلعة . وتمتد القناة جنوب ذلك للسان
الرملى لمسافة ٢٢ ميلا بين الحاجز الساحلى وبين الساحل ، ويصل عرضها الى
ميلين في مسافة طولها ٢٧٥٠ ميل ، وتمتد بهذا الساحل حتى تدرك المدخل
الرئيسى الى سواكن . ويصل عرضها هنا بين الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى
الى حوالى ميل كامل . والملاحة الساحلية في القناة الجانبية على كل حال سهلة
ميسرة لأن الأعماق ملائمة ، ومع ذلك فهي خطيرة في أثناء الليل خصوصا في المواضع
التي تضيق فيها .

ومهما يكن من أمر فان الملاحة في البحر الاحمر تقوم على الاعتراف بالامر
الواقع ، وهو امتداد الحواجز المرجانية والجزر ، وانتشار الاجزاء الضحلة .
وليس من السهل على سفن الملاحة المحيطة أن تصل الى الموانى من عرض البحر
الا عبر الفتحات الطبيعية التي تمهد طرقا عميقة خالية من اثر النمو المرجاني .
ذلك أن وجود تلك الثغرة في الحاجز الخارجى يوضع في مقدمة العوامل التي
تحدد قيمة المرفأ وتؤدى الى وضعه في خدمة الملاحة . وجدير بالذكر أن هناك
كثيرا من المراسى على الشروم والخلجان التي تتناثر على طول الساحل السودانى ،
ويبدو الواحد منها في حماية طبيعية بشكل يجعلها تفوق كل ميناء من صنع
الانسان ، ومع ذلك فان كثيرا من تلك المراسى ظل عديم القيمة لعدم وجود الثغرة
التي يمكن أن تسلكها السفن من وإلى عرض البحر .

ومراقى الساحل السودانى نوعان من الشروم أو الخلجان الصغيرة . ولعل
أهم ما يلفت النظر هو الأعماق المناسبة في تلك الشروم أو الخلجان .

ويفسر كروسلانند Crossland تلك الظاهرة على أساس حدوث شقين
متقاطعين على شكل صليب ، ويميز الباحث بين نوعين ، يكون النوع الأول
مشابها لمرفأ ميناء بورسودان ، ويشبه الآخر مرفأ ميناء سواكن . ويمتاز

النوع الأول بطول الفذراع الموازية لخط الساحل كما يتناثر بعينيه ، أما الدراع
الأخرى الذي يربطه بالبحر فيبدو أقل طولاً وعمقا . ويختلف النوع الثاني بحيث
تصبح الدراع التي تربط الشرم بالبحر أكثر طولاً وأكثر عمقا من الدراع الأخرى .
ويلاحظ في حالة الموانى التي تنقبض للنوع الأول أن الأرض المحيطة بين الدراع
الداخلية والبحر قد قطعت في الغالب وتحولت الى حاجز واق يتجمع عليه الرمال
وتكون جزرا . ويكون لتتابع خروج التيارات أثره في ردم النهايات الجنوبية
من الحاجز بأكوام من الرمال الشديدة الانحدار . ويمكن العثور على مئات
المواضع التي تشبه كل نوع من هذين النوعين المتشابهين . ولابد من
الإشارة الى حقيقة أخرى تتعلق بنظافة الشرم من النشاط المرجاني . ذلك أن
وصول خور من الأنوار وتدفق المياه العذبة التي تختلط بها حمولة من الرواسب
يترتب عليه استمرار نظافة المرفأ ، لأن النشاط المرجاني يلائمه ازدياد الملوحة
بسفاه المياه .

وخلاصة القول أنه لا بد من الاعتراف بأن صلاحية موضع من المواضع أو شرم
من الشروم لقيام ميناء يرتبط بعاملين أساسيين هما : -

أولا - وجود الفتحة أو الثغرة في الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى التي تمكن
السفن من الوصول في مجرى عميق نظيف صالح للملاحة .

ثانيا - توفر الأعماق الملائمة للملاحة في قلب الشرم أو الخليج ، والتي تسمح
أبعاده بمرور السفن ودورانها حول نفسها في فاطس معقول .

وبعد ، فلكل صفة البحر الأحمر وخط الساحل السودانى والعلاقة بينه وبين
النشاط والنمو المرجاني من ناحية ، وبين الشروم والخلجان التي قامت عندها
الموانى منذ أقدم العصور من ناحية أخرى . ونحن نؤكد قيسمة تلك الشروم
والخلجان ، لأنها أسهمت في خدمة النشاط الذي مارسه الانسان في ركوب
البحر وصفة التجارة . أما من حيث نشاط حركة الملاحة فقد أسهم فيه المصريون
القضاء وعناصر بشرية أخرى . وكان هدفها جميعا ممارسة التجارة والتعاون
التجارى . بل إن كروفت Crawfoot يرى أن المصريين دخلوا على
حركة الملاحة فيه ، وإن هناك من هم أقدم منهم في ممارسة الملاحة والاستغلال

بالوساطة التجارية فيه . ويؤكد ذلك القول ما يذهب اليه وينريت ، الذي يذكر أن أغلب التجارة والسلع الواردة من بلاد بنت إلى مصر وغيرها كانت تصل عن طريق كثير من الوسطاء من التجار الملاحين ، وأن من بينهم من كان من أهل بنت ذاتها . وليس لنا إلا أن نتصور بل أن نعترف بأن خبرة الملاحين كانت واسعة وأنها مكنتهم من التغلب على مشكلات الملاحة التي جابت سفنهم . ويبدو أنها لم تكن لتمتد لتشملهم وانظام رحلاتهم التي كانت تشق البحر الأحمر من أقصى الجنوب إلى الشمال . وإذا كنا ندرك تلك الخبرة وقيمتها ، فإنه ليس من السهل علينا أن نقف على حقيقة أو طبيعة العلاقات التجارية . ومع ذلك فإن ثمة أضواء يمكن أن نستوحىها من وثائق قدماء المصريين الذين شاركوا غيرهم في ركوب البحر وممارسة صغابته من أجل الوصول إلى بلاد بنت .

وكان النشاط الملاحي الذي ازدهر في البحر في الوقت المبكر يستهدف بلاد بنت الغنية ببخورها وعطورها وذهبها حتى باتت حجر الزاوية في كل تلك الجهود المضنية الخطيرة . وبهذا الآن أن نتحدث عن طبيعة العلاقة بين بلاد بنت والساحل السوداني ، هل هو جزء منها ؟ أو لا يمت لها بصلة تذكر . كما قد يتطلب الأمر أن نتعرف على قيمة ذلك الساحل بالنسبة لحركة الملاحة في البحر الأحمر بصفة عامة . والمفهوم أن المصريين القدماء لم يسجلوا لنا موقع بنت بأكثر من وصفهم لها بأنها تقع في جنوب مصر ، ويسهل الوصول إليها بطريق البحر الأحمر ، وهو الطريق الذي سلكته رحلاتهم سعياً وراء منتجاتها . وقد اتفق العلماء وجغرافة الأثريين على وضعها على جانبي البحر الأحمر الجنوبي بحيث تشمل مساحات تمتد في طول ساحليه الأفريقي والآسيوي . ويؤكد نافيل Navile أنه من الخطأ الجسيم تقييد موقع بلاد بنت بمنطقة محددة بعينها . ولو أنها في رايه تبدأ من سواكن أو مصوع (١) أما ماسيرو Maspero فيبدو أكثر اطمئناناً في تحديد العلاقة بين بنت والساحل السوداني ، ويذكر أنها تمتد إلى الجنوب من خط وهمي يمتد فيما بين بربر وسواكن (٢) - ويبرر

البعض ذلك الرأي على ضوء الرحلات التي أوفدها الملكة حتشبسوت . ويبدو أنه من المستبعد قطعاً أن تكون سفنها قد وصلت في هذه الرحلة إلى أبعد من المنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع ، والتي تشمل أجزاء من الساحل السوداني وساحل أريتريا الحالية .

ويصبح تحديد الساحل السوداني بالنسبة لموقع بلاد بنت سهلاً ميسوراً على ضوء علمنا بما يلي : -

- أ - المصريون القدماء لم يحددوا موقعها برسم واضح في وثائقهم الأصلية .
 - ب - أنهم لم يربطوها بمكان معين سوى إشارتهم إلى أنها تقع في الجنوب ، ويمكن الوصول إليها بطريق البحر الأحمر .
 - ج - أنهم يحصلون منها على سلع معينة ، قوامها البخور والعطور والذهب وسن الفيل .
- فلماذا لا نكون مرتين في بحثنا ، ونعتبر لفظ « بنت » لفظاً مرناً مطاطاً ، يشمل منطقة أو مناطق تضيق وتوسع مساحتها ، تبعد وتقترب المسافة بينها وبين مصر ، حسب الظروف وطبيعة الاحتمالات . ونحن نستوحى الدليل على ذلك الضرب من التفكير من طبيعة رحلات الفراعنة أنفسهم إلى بلاد بنت . فهم كلما تقدم بهم العصر وزادت خبرتهم في ممارسة الملاحة بطريق البحر ، وحصلوا على احتياجاتهم من البخور والعطور والذهب وسن الفيل عبروا عن ذلك كله بأن رحلاتهم كانت إلى بلاد بنت (١) . ولذلك فنحن لا نستبعد مطلقاً أن يكون الساحل السوداني في أطرافه الجنوبية جنوب سواكن من ضمن أجزاء الساحل الأفريقي على البحر الأريتري والتي عرفت باسم بلاد بنت . ويعني ذلك من ناحية أخرى أن ذلك الجزء من الساحل السوداني شاهد واشترك بتصويب في خدمة النشاط البحري الملاحي والتجاري الذين سجلت آثارهما في ذلك الوقت المبكر للغاية .

١ - لم يظهر مدلول كلمة بنت في كل من الدولة الحديثة أو الوسطى وذلك على الرغم من أن سفن الملاحة البحرية للدولة الحديثة كانت قد أوفدت في رحلاتها جنوباً عن السفن التي سبقتها في رحلات مماثلة في عهد الدولة الوسطى إلى بلاد بنت .

(١) Navile , E. : Commerce de L' Ancienne Egypte P. 7.
(٢) Maspero , S : The Dawn of Civilization P. 495

ونحن اذا اقتنعنا - من وجهة النظر المصوغية - بأن بلاد بنت كانت تضم
أراض ومساكن من الياسس الأفريقي في ظهير الساحل الغربي للبحر الأحمر ،
وأن الساحل السوداني في أطرافه الممتدة جنوب سواكن كان من ضمن تلك
المساحات ، فالتا نشعر حقيقة بأننا مازلنا في حاجة ملحة الى بعض الأدلة القوية
الأصيلة التي تدعم ذلك الاختناع وتؤيده أو تفرد وتنقصه . وبهذا عنده أن
تتعرف على حقيقتين أساسيتين أصيلتين تلقي الضوء على تلك النتيجة فتبررها
ونوضح معالمها .

أما الحقيقة الأولى . فتتعلق بطبيعة سكان منطقة الظهير Hinterland
وتفهم على ضوء علمنا بحياتهم وعلاقاتهم بالبحر والنشاط فيه . وهم كما تشير
المراجع جماعات كانت تعيش في عزلة تامة ، منطوين على أنفسهم متأخرين بدائيين
لا يحسون البحر ولا يتفاعلون معه في أي صورة من الصور (١) .

وليس لمة شك في أن طبيعة مثل هؤلاء السكان من التروجلوديت وسليتهم
وعزلتهم وابطوانهم على أنفسهم ، كانت تحتم على العناصر المشيطة من الملاحين
في البحر الأحمر والباحثين عن الربح من التجارة والحصول على السلع والمنتجات
الحسية ، أن يحصلوا عليها بمجهوداتهم الخاصة وطرقتهم التي يذللون
بها الأمر . لذلك اتجه الملاحون التجار من أهل سبأ وحير ومن مصر - من أجل
ذلك - ومارسوا نوعا من العلاقات التجارية مع الساحل الأفريقي للبحر الأحمر .
ولابد أن يفترض أنه كانت لهم مراسيمهم التي تأوى إليها السفن ، ويخربون
فيها الماء العذب ، ويلجئون إليها وقتما تشتد العواصف والأوباء وتندبر الملاحه
في البحر المكشوف . واحتياجهم الى مراسي ومرايا كائن أمرا طبيعيا ، لأن
البحر الأحمر انسى يمحج بالنشاطات المرحاض وتكتنف سواحله الجرايز المرحاضية
في شبه النظام تام ، يعتبر من أخطر المسطحات المائية - كما بينا - على الملاحين
والملاحه . وعلى الرغم من إشتغالنا الشديد الى أدلة مادية على استقرار تلك
العناصر النشيطة على خط الساحل السوداني أو في نقطة معينة منه ، الا أننا

تعتقد أن لمة استقرارا قد حدث في صورة أو أخرى ، في مناطق متفرقة متباعدة
في ظهير خط الساحل وعلى المنحدرات الجبلية في الظهير . وقد يدعم ذلك الاعتقاد
ما يؤكد تيودور بنت عن قيام حضارة أكسوم Axum على أسس من حضارة
سبأ . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن استقرار تلك العناصر للنشيطه أو
احتكاكها بالنقط الساحبيه كان مدعاة لنقل البعده الأولى الى أثرب في شكل
حضارة على مرتفعات شمال الهضبة الحبشيه في مملكة أكسوم .

وتربط الحقيقة الثانية . بقيمة منطقة الظهير من وجهة النظر الانتاجية
والاقتصادية البحتة . ويعنى ذلك أننا نتساءل عما اذا كان الانتاج وفيرا وكثيرا
وفرة وكثرة تتعادل مع الاقبال عليه من ناحية ، ومع خطورة الرحلة بين شطوط
البحر الأحمر المرحاضية التي تكتنف الساحل وتضييق عليه وعلى شرومه وحلجه
للخناق . ونود أن نذكر أنه كانت الغابة النوبية Nubian Forest
التي كانت تمتد في منطقة التلال في ظهير خط الساحل بين سواكن ومصوع ،
والتي لم تنقر الى الجنوب الى المرتفعات الأريتريه الا في العصور الثلاثية
الحديثة ، تمثل موردا طيبا لبعض من الفلات والسلع والمنتجات المسايه التي
اشتد عليها الطلب آنذاك ، كالبخور والعطور والصبغ وسن الفيل . ويؤكد
ذلك الافتراض استمرار امتداد أوطان الفيلة حتى نهاية عصر البطالمة وظهر
الرومان ، في أجزاء قريبة لنفاية من تلك المناطق في اقليم الظهير لخط الساحل
السوداني . ونحن نرى في تميز هضبة أركويت في ظهير سواكن بغطاء ساني
عريض مختلف عن المنطقة المحيطة بها نتيجة لظروف مناخية معينة مبررا كافيا
بدعم الفكرة عن الضي انتهى الذي اشتهرت به الغابة النوبية ، قبل أن تنقر
حسوبا مع اشتداد الجفاف وتزايد . واذا علمنا أن الحمل لم يكن قد دخل بعد
الى أفريقيا والسودان حتى ذلك الوقت ، فلا بد من قبول الافتراض السابق
ذكره ، والاعتراف بأن هضبة المنطقة كانت موردا طيبا للسلع والمنتجات التي
تشتري في التجارة ، وأنها كانت في متناول الرحلات المبحرة التي يقوم بها
التجار من مراكزهم الساحلية الى الداخل على ظهور الحمير . ويعنى ذلك من
ناحية أخرى أن عصر المسافة بين خط الساحل وميدان الانتاج في الظهير أمر
تروء الوسيطة المستخدمة وخسة النقل وقطعها . وطرا أنه مياه سبأ Sabab

على خليج دوات ، والتي أشار إليها كروفت كانت واحدة من تلك النقاط التي
تخدم تلك الأغراض التجارية في ذلك الوقت المبكر للغاية ، وأنها كانت فعلا
على مسافة محدودة من الغاية النوبية ، التي تحتل سفوح المرتفعات ، على أنه إذا
ما حاولنا أن نقرر أمرا أو نقطع برأى في قيمة البحر الأحمر وقيمة الملاحة فيه
بالنسبة للأراضي والمساحات التي تقع جنوب مصر وتعرف الآن باسم السودان
لا نجد مفرا من الاعتداف بأن اتجاه التجارة والسلع والمنتجات من قلب حوض
النيل الأوسط وما حول النهر إلى الساحل كان يتأثر ويتضع لعدد من العوامل
الأساسية التي يلخصها فيما يلي .

أولا : صعوبة الاتصال بين قلب حوض النيل الأوسط وخط الساحل . ذلك
أن الحمل لم يكن قد عرف طريقه بعد إلى أفريقيا . ولا يمكن للباحت أن يتصور
حيوانا غير الجمل قادرا على قطع تلك المسافة الكبيرة بين النيل والساحل ، في
ظروف تتميز بالمسوة في كل مقوماتها البيئية . ويمكن القول إن تلك المسوة
تتمثل في فقرها الشديد في القطاء النباتي ومواردها المائية . وربما كان امتداد
الغابة النوبية وازدهارها بالحياة النباتية وغطائها بالأشجار ، من أهم العوامل
التي كملت للتجار والباحثين عن السلع والمنتجات والذين يبحثون إلى شروم
الساحل وحلجانده ، حوله طيبة صرمتهم عن التوغل ، أو عن مجرد محاولة التوغل
إلى الداخل . وربما كان انطواء الترحلوذين وميلهم لعزلة سبيبا آخر ، يبرر
انصراف التجار عن التوغل في أرض مشوبها العقر في مقوماتها والمعووس في
سكانها .

ثانيا : كان لتقدم الملاحة وازدياد خبرة الملاحين في ركوب البحر ، والتوغل
جنوباً بعيداً عن الساحل السوداني ، أثر واضح في طبيعة التعامل مع الساحل
السوداني واستغلاله . ونحن نعتقد أن التقدم نحو باب المسبب والتعامل مع
أراضي القرن الأفريقي وجنوب غرب الجزيرة العربية ، أدى إلى انصراف التجار
والملاحين عن الساحل السوداني انصرافاً جزئياً . ويرجع أنهم باتوا لا يستخدمون
شرومه إلا كمنجأ لفسدهم ، حين تشتد بهم العواصف والأنواء وتسونم الأحوال
الجوية في البحر الأحمر .

ونخلص إلى أنه ليس ثمة مهر من افتراض قيام اتصال في صورة من الصور
بين حركة الملاحة المتزايدة في البحر الأحمر وبين الساحل السوداني ، وأنه ثمة
مراعى كانت تقلق عندها السفن لغرض أو لآخر . ومع ذلك فنحن لا نملك من
الوثائق ما يفسر القول أو يؤكد ، ويضعه في إطاره السليم .

الفصل الأول

الموانئ البطلمية على الساحل السوداني

- اتجاه اليونانيين البطلمية إلى تجارة البحار الجنوبية -
- اهتمامهم بالبحر الأحمر واتصالهم بالساحل السوداني -
- تأسيس الموانئ في المواقع المناسبة • بطليموس ثيرون
- سيدة الموانئ البطلمية - تحقيق موقعها - المراكز البطلمية في خدمة الإلحة والتجارة •

الموانئ البطلمية على الساحل السوداني

إذا كنا قد تلمسنا في الصفحات القليلة السابقة الأدلة على قيام نشاط اقتصادي أو ملاحى مارسه العناصر الشبيطة في البحر الأحمر دون أن يستجيب لهما أو لنشاطها سكان الظهير ، فإن الوثائق والسجلات المدونة التي خلفها النشاط الهليني (اليوناني) عن الملاحة في البحر الأحمر وتجارته قد تسهل الأمر علينا وتثبت أقدمنا في معالجة الموضوع والتعرف على طبيعة النشاط على الساحل السوداني وموانئه . ويظهر لنا من دراسة تلك الوثائق والسجلات أنها دوت على صوء ما كان من نشاط إيجاي مارسه الرحالة والتجار ، وما حلوه من تعاريف وتسجيلات . وتبدي مثل تلك الوثائق رغبة اليونانيين الملحة - بعد الإسكندر - في ممارسة الملاحة من أجل السيطرة على تجارة البحار الجنوبية ، والتي يعتبر البحر الأحمر واحدا منها . والمفهوم أن تجارة تلك البحار كانت في أيدي العناصر النشطة من العرب في جنوب الجزيرة العربية وغيرهم من القاطنين بها حول الخليج الفارسي (١) . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنهم كانوا جادين في انتزاع تلك السيطرة أو مشاركة أصحابها على الأقل . ويبدو أن استقرار البطالمة في مصر وما ورنوه عن السياسة المصرية في البحر الأحمر ، قد ضخم أو أذكى تلك الرغبة في ممارسة الملاحة والتجارة في البحر الأحمر . ويشفى علينا هنا أن تشير إلى أن ملوك البطالمة كانوا يشجعون تلك الرغبة ويحبونها ، بل أنهم لم يألوا جهدا في رعاية ذلك الاتجاه وحمايته . وهكذا تسرب النشاط الهليني إلى البحر الأحمر ، وازدهرت تجارتهم وأسسوا عطا مبتكرة على طول خط الساحل العربي للبحر الأحمر . وقد تبنت تلك النقطة مراكزهم هي ميدان الملاحة والتجارة ، ومكتهم من الحصول على كل السلع كالبخور وسمن البيل وأصناف السلاحف والعبلة والعبيد . ويمكن أن نذكر أن رغبة البطالمة في الحصول على بعض سلع الانتاج السوداني والأفريقي كانت من أهم الدوافع التي شجعت النشاط اليوناني والتجارة بطريق البحر الأحمر . وقد يثير ذلك

Huzayyin S. A. S. : Arabia and Far East P. 85. (١)

المولعجا ، ذلك أنهم فصلوا طريق البحر الأحمر رغم خطورته وشطوطه المرحية على طريق النيل المساعد من مصر إلى السودان في صموم وانتظام . ويمكن القول أنهم فعلوا ذلك إيماناً منهم بقيمة السيطرة على القدر الأكبر من تجارة البحر الأحمر والملاحة من جانب ، ولأن الطريق البري المساعد مع السبل لم يكن ممتوحاً مهنياً مأموناً لهم في كل الأوقات . ويشير بهذه المناسبة إلى أنه قد تمترت سادت فيها الفلاقل ومناد الاضطراب في العلاقات بين مصر البطلمية وبين مروي وسكان دولة مروي (١) . وهكذا بات البحر الأحمر مهما في نظر البطالمة حتى أصبح ححر الزاوية في تجارتهم طوال حكمهم لمصر . ويرر تلك الأهمية عاملان أساسيان هما :

أولاً : ضياع ممتلكاتهم الخارجية في آسيا (٢) حتى بات أمنهم معقوداً بمصر وتجارة البحر الأحمر .

ثانياً . رغبتهم الملحة والمستمرة في الحصول على الفيلة بأى ثمن . وحديثاً بالذكر أن البطالمة كانوا قد اتجهوا إلى استخدام الفيلة كمعصر أساسي في جيوشهم ، وذلك بعدما احتكوا بالهنود وانحصارة الهندية ، وآمروا بقيمتها في الحربية والقتال (٣)

وبلغت تجارة البطالمة وسياساتهم التجارية والملاحية في البحر الأحمر أوج عظمتها ، خلال السنوات المائة الأولى من حكمهم من سنة ٣٠٠ إلى سنة ٢٠٠ قبل الميلاد . ويمكن القول أن الإمبراطور بطليموس فيلادلفيوس الثاني كان صاحب اليد الأولى أو الرائدة في تخطيط تلك السياسة ، وأشد البطالمة تحملاً ورعة في رعاية التجارة والملاحة في البحر الأحمر ، من أجل الحصول على سلع معينة أهمها الفيلة .

(١) شبل بنود دولة مروي ملحق النيل الربى . وكانت العاصمة مروي القديمة على حافة من موقع كبوشية من أعمال مدينة شندى .

(٢) إبراهيم نصحي تاريخ مصر في عهد البطالمة ج ٢ ص ٥٢٥

(٣) صلاح الدين الشامي : التزجيه البحرى للسودان (رسالة دكتوراه لم نشر)

ولا عكسا أن تدرك العلاقات التي ازدهرت بين اليونانيين والساحل السودانى . أو أن تفسر طبيعة الصلات التجارية أو تضع أيدينا على حقيقة الأمر من وجهة النظر الموضوعية الأعلى ضوء فهنا لبعض الحقائق المتعلقة بسكان منطقة الظهير . وعدنا ذلك الملاح المحمول الذي يعتبر رائداً في التعريف بالبحر الأحمر وتجارته وموانئه في كتابه The Periplus of the Erythraean Sea بفكرة طيبة وصورة واضحة تبين توريهم وتصور حياتهم وطبائهم . وعلاقاتهم بالبحر القريب من أوطانهم . فيشير إلى جماعة أطلق عليها اسم آكلة السمك Fish Eaters ووصفهم بالبداية والتأخر والانطواء . ويذكر أنهم كانوا يعيشون في كهوف ، معشره بين الصخور ، متناثرة في الوديان الحافة والأحواز الصيقة ، التي تحسب إلى السهل الساحلى وخط الساحل . ويبدو أنهم كانوا يحسبون على صيد حص السمك من مياه البحر الضحلة في الشروم والحيجان إلى تنتهى إليها بعض تلك الوديان ، ويعيشون في بدائية فلا يكثرنون بالنشاط البحرى الدائم على مقربة منهم . وصور مؤلف الرئيس جمعة أخرى أطلق عليها اسم آكلة اللحوم Gull Eaters . وذكر أنهم يعيشون فيما وراء التلال غرباً متناثرين مبعثرين فيما حول موارد المياه في شكل جماعات صغيرة متفرقة ، وأن لكل جماعة منها حياتها الخاصة ومواردها الخاصة . ونود أن نشير هنا إلى أنه لابد وأن الحدا الساقية كانت أكثر ازدهاراً منها اليوم ، لكن مصر ذلك على تلك الأجراء بالنزوة الحيوانية ووجود الأبقار . ويتم ذلك من ناحية أخرى مع ماسين أن أوردناه عن امتداد أوطان القبيلة إلى أرض الظهير فيما وراء التلال . وحديثاً بالذكر أن آكلة اللحوم كانوا يعيدون كل البعد عن وادى النيل ، حتى أن مؤلف البريلس غير بينهم وبين سكان مروي من حيث الحضارة والجنس والحياة . والظاهر أن سكان منطقة ظهير الساحل السودانى من آكلة السمك أو من آكلة اللحوم كانوا مطلوبين على أنفسهم يستديرون ظهورهم للبحر ولا يستحيون له . ويعنى ذلك أنهم كانوا لا يتجاولون في حياتهم ونشاطهم وطبيعتهم بصفة عامة مع النشاط السائد في البحر الأحمر ، ولا ينصاعون للرغبات الملحة من جانب التجار الواديين للحصول على سلع معينة . ويذكر مؤلف البريلس أنهم كانوا ينمرون من كل أولئك الذين يسطون الساحل ، ويرسون بسنهم في شروم وحلجانهم قصد التجارة والتبادل التجارى . وكان من غير المحقول عندئذ أن يحدث

تبادل تجارى بعدما رقص السكان في منطقة الظهير - أجناد النجاة - التعامل من البطالة في أي صورة من صور التبادل - بل نراهم يرفضون بشدة القيام بمجهود في سبيل صيد القيلة ، وتسليمها حياة لهم - ويتفق ذلك الرقص مع صيغتهم في الثغور من الدخلاء من ناحية ، ولأنهم كانوا لا يرغبون في فقدان حاسب من طعامهم الشهى في سبيل رغبة البطالة المدحة من ناحية أخرى ، ويبدو أن ذلك الرقص قد اتخذ الصورتين السلبية والإيجابية معا ، وتظهر سلبيته من مجرد الثغور وعدم التعامل ، أما إيجابيته فكانت تبدو من حين إلى حين في شكل تهديد بالهجوم ، أو الهجوم فعلا على مراكز التجارة اليونانية البطلمية على شروم وخلقنا خط الساحل - ونحن نمتوضي اندليل على ذلك من اتجاه عام درج عليه البطالة في تأسيس مراكزهم في شكل نقاط حربية لها من المدة ما يسهل أمر الدفاع عنها ضد الهجمات المضادة من ناحية البحر والبر .

نعود فنذكر أن البطالة اضطروا تحت ضغط تلك الظروف من ناحية ، والحاجة المدحة من ناحية أخرى ، إلى تأسيس بعض المراكز ، ليكون كل مركز منها بمثابة نقطة الارتكاز لجميع التجارة والحصول على السلع المطلوبة من منطقة الظهير - ولم تقتصر تلك المراكز البطلمية على الساحل السوداني ، بل انتشرت وتناثرت على طول خط الساحل الأفريقي للبحر الأحمر وخليج عدن حتى جزيرة سوقطرة (١) وباتت سفنهم تنقل من خليج الحبش ومن شرم إلى شرم ويعود وقد اتفقت حولتها من سلع ومنتجات متباينة - ونؤكد المراجع ما كان من أمر رجال البحرية وتشير إلى الحملات التي وجهت حصيصا من أجل تأسيس تلك المراكز على طول امتداد خط الساحل السوداني - ويظن أن هذا الساحل كان يمتد محصورا بين برنيس Beronice شمالا والخليج الذي تقع عليه ميناء مصوع الحالية جنوبا - ونذكر من تلك المراكز البطلمية بطليموس ثمرون وبورت سوتريا Port Sotria - ولقد ذكر بطليموس الجغرافي المركز الأخير باسم ثيرون سوتيرون Theron Soterion وهو الذي يقابل الموقع الذي تقوم عنده بورسودان الحالية ، حسبما يراه الأستاذ كروست (٢)

Huzayyin, S.A.S: Op. cit P 87 (١)
Crawfoot, J. W : Some Red Sea Ports P. 530 (٢)

أما سترابو فلم يتعرض في كتاباته لذكر أي من المراكز على طول خط الساحل بين بطليموس ثيرون وبرنيس ، على حين أن بطليموس الجغرافي يشير بصراحة إلى مركز آخر هو ليمن إيفانجلز Limen Evangelis - ويحاول لوود فلانسيا من ناحية أخرى الربط بين هذه الميناء الأخير وبين الموقع الذي يعرف حاليا باسم سواكن - وإذا اعتمدنا على أقوال سترابو فقط كان معنى ذلك أن كل المراكز والمواقع شمال بطليموس ثيرون إلى برنيس غير يونانية ، لأنه يذكر بالتحديد أن بطليموس هي أول حملة يونانية على خط الساحل السوداني وأكثرها تطرفا نحو الشمال - وقد لا نستطيع قبول ذلك الزعم ، ومع ذلك فلا بد من الاقتناع بأنها جميعا مراكز للبطالة - بل إن جوجيه (١) يشير من ناحية أخرى إلى مزيد من المراكز البطلمية ، ومنها سوتراس ليمن S. Limen ويمكن القول إن تعدد المراكز البطلمية وانتشارها وتناثرها على شروم وخلقنا خط الساحل يعني أمرين

أولا ، أن البطالة كانوا شديدي الحاجة والرغبة في التعامل والوصول بالساحل السوداني والحصول على سلعه أو سلع معينة من منطقة الظهير .

ثانيا : أنهم كانوا على علم تام ومعرفة حقيقية بطبيعة شكل الساحل ، شرومه وخصبانه وما يحف به من شطوط مرخانية ، والفتحات أو الثغرات التي تخترق تلك الشعاب من عرض البحر إلى الساحل في يسر وأمان - ويبدو أنهم كانوا حذرين تماما في اختيار تلك المواقع التي أسسوا عندها مراكزهم - وكان كل مركز من تلك المراكز في مقاب ثغرة من تلك الثغرات تقريبا ، أو في جزء مكشوف من خط الساحل تتلاشى عنده الشطوط المرجانية ، بحيث يصبح الملاحة من عرض البحر إلى الميناء سهلة آمنة - ونحن لا نشك في أن كل مركز منها كان بمثابة نقطة البدء أو الانطلاق التي يتم منها التوغل إلى الداخل للحصول على السلع والمنتجات المحلية - ومع ذلك فإن بطليموس ثيرون Ptolemais Theron ظلت في مقدمة تلك المراكز جميعا ، وأكثرها قيمة - بل إنها أصبحت في ذلك الحين سيدة الموانئ على خط الساحل السوداني .

Jouguet. P. : Macedonian Imperialism P. 279 (١)

بطليموس ثيرون :

كانت بطليموس ثيرون أهم المراكز الطبيعية وأكثرها قيمة في نظر البطالة .
وقد أسست في عهد الإمبراطور بطليموس فيلادلفيوس على يد قائده إيمدس (١)
الذي سار في حملة بحرية من أجل ذلك . ويدعو أن ذلك الاعتماد كان مبنيا على
رغبة ملحة في تحقيق أغراض اقتصادية وتجارية ضرورية للبطالة ودولتهم في
أرض مصر . ويجب أن نتوقف هنا قليلا لكي نناقش رأيا يذهب صاحبه إلى
القول بأن بطليموس قرية أثيوبية (٢) ، أهتم بها البطالة وصيغروا عليها ،
وحصوها ليحولوا منها مركزا تجاريا ، تحمل منه سفنهم السلع والمنتجات
إلى موانئ مصر على ساحل البحر الأحمر . وتثير إشارة ماك كرنديل Mac
Crindle بعضا من الشك ، ذلك أن اعتباره بطليموس أثيوبية أمر شاذ ،
لم يتعرض له كاتب من الكتاب الذين كتبوا عن ذلك المركز البطلي أو تناولته
دراساتهم . وهم جميعا يصرون على أن بطليموس ثيرون نظمية أسسها البطالة .
في خدمة أغراضهم وأهدافهم التجارية . ويتبدد ذلك الشك لو اعتبرناها قرية
صغيرة من بين القرى المتناثرة ، والتي يجب أن نقتصر وحدودها على طول خط
الساحل أو بالقرب منه عند سفوح التلال في ظهيره ، والتي سكنتها العناصر
والجماعات التي عاشت على صيد السمك . ويعنى ذلك أنه يجب علينا ألا نحمل
إشارة ماك كرنديل أكثر مما نحتمل ، لأنه لا يمكننا أن نتصور أنه يقصد أن ذلك
الموقع لتلك القرية كان مستخدما كميناء أو كمرفأ لاستقبال السفن أو خدمتها
وممارسة التجارة وتوجيهها . وننتهي إلى أنه ليس ثمة مجال لجدال في أن
ذلك الموقع قد استخدم كميناء لأول مرة نتيجة لنشاط البطالة ومجهوداتهم .
ولمحقق احتياجاتهم الملحة لصيد العيلة والحصول على سلع ومنتجات من
المنطقة المجاورة في ظهيرها .

وقد صاحب تحديد موقع بطليموس ثيرون كثير من الجدل . ونشير إلى أنه

(شكل ٢)



موقع ميناء بطليموس ثيرون وعناء بأفصح

Crawfoot, J. w. : Some Red Sea Ports, P. 530 (1)

MacCrindle . : Commerce and Navigation in the (2)

Erythraean Sea . P. 43

قد اختلفت الآراء واختلف الكتاب فيما بينهم عندما حاولوا التعرف عليه -
وتحديد له ، وتحديد النقطة التي قام عندها الميناء على وجه الدقة ، والاختلاف
والجدل أمران طبيعيان في مثل هذه الحالة ، لأن تقارير البحارة والمرحالة
من اليونانيين الذين مارسوا المرور بها والملاح في البحر الأحمر ، والتي تصف
وصفا له والمراكز البطلمية المتناثرة الكثيرة الأخرى لم تعط تحديدا دقيقا
واضحا لذلك الموقع أو لغيره . وربما كان تعدد المراكز البطلمية وكثرتها
والتشابه في مواقع متشابهة سببا من بين أهم الأسباب التي أدت الى الجدل
وللخلاف والغموض في الوصف الذي سجل للبحر الأحمر وموايه حسب
بريس . وقد أشار بعض الكتاب والجغرافيين القدامى الى أن بطليموس ثيرون
تقع على خط عرض بلدة مروي القديمة - قرب موقع شنتي الحالية - وهو
خط عرض ١٦ درجة و ٢٥ دقيقة (٢١) وعلى الرغم من أن سوء ذلك التقدير كان واضحا
إلا أنه أوقع كل من اعتمد عليه في خطأ جسيم ، ليس بالنسبة لتحديد موقع
بطليموس ثيرون فحسب ، بل بالنسبة لغيرها أيضا من الموانئ والمراكز البطلمية
عن طول الساحل العربي للبحر الأحمر . وتظهر ملامح ذلك الخطأ في تقديرات
جوسلين Gosselin الذي أخفق في تحديد أو تحقيق موقع بطليموس
ثيرون ، كما نقل أدوليس Adulis جنوبا بعيدا عن موقعها في موضع ميناء
نصب الحالية . ولما كان مؤلف البرنلس قد ذكر أن بطليموس تقع على مسافة
٤٠٠ ستاديا Stadia أو ما يعادل ٤٠٠ ميلا جنوب برنيس ، اتجه البعض
الى تحديد موقعها فيما حول موضع واحد مع حلقات صنيمه لا تتجاوز بعض
الدقائق . فحدد دانيل D' Anville موقعه عند خط عرض ١٨ درجة و ٢٠ دقيقة
شمالا ، ووضعها لاروشيه La Rochette عند خط عرض ١٨ درجة و ٣٠ دقيقة ،
على حين أن بروس Bruce يحدد موقعها خط عرض ١٨ درجة و ١٠ دقائق شمالا .
وهذا التباين والاختلاف صئبل محدود كما ذكرنا ويمكن المصاحبة
ولكنه من ناحية أخرى يتعارض بين ويختلف تماما مع ما ذهب اليه فستت
Vincent الذي أصر على تحديد موقعها عند خط عرض ١٧ درجة و ١٥ دقائق .

Vincent , B . : The Periplus of the Erythraean Sea Vol I , (1)

P. 84

ويعتقد فستت أن ذلك الموقع الذي يعترضه من أنسب المواقع وأفضلها
لقيامها ، ويدعم اصراره على أساس أن الغابة النوبية في ظهيره المباشر ، وأنها
في رأيه من أهم العوامل التي تحس من ذلك الموقع مكدنا ملائما وصالحا كى
تكون بطليموس ثيرون مركزا يتم منه التوغل الى الداخل من أجل الحصول على
القيلة . ويعنى ذلك في نظره أنها في الموضع أو الموقع الذي يحقق الغرض
الرئيسي التي قامت من أجله وسعى اليه البطلمة (١) . وقد اتفق ليدن مع
فستت في ذلك التحديد مضامين معا على الرأي الذي حدد موقعها على امتداد
خط عرض بلدة مروي القديمة (٢) . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن رأس أجيب
في نظرها لا يمثل الموقع الصحيح ولا الملائم لقيام المركز البطلمي بطليموس
ثيرون .

وزاد الأمر تعقيدا عندما اعتبر جون جوان دكسترو الذي راد الساحل
السوداني في القرن السادس عشر جزيرة مرات موقعا مناسبا لقيام مركز من
مراكز البطلمة . وقد حدد موقع تلك الجزيرة عن خط عرض ١٨ درجة و ٣٠ دقيقة
شمالا . وكان ذلك تدبرا للعودة الى المركز الذي حدد لاروشيه . ووصف دكسترو
الجزيرة وذكر أنها مستطبة مهجورة ، يندر فيها الماء وتعد بحوالي تسعة أميال
عن خط ساحل السودانى وإذا ما تجاوزنا عن تلك المسافة الكبيرة الى
ذكرها دكسترو وتصل بين اليابس وخط الساحل السودانى وبين جزيرة
مرات واعتبرناه خطأ تقديرا ، فإما نصدد بقرار خطير آخر ، هو الذى يريد
الأمر تعقيدا . ويكون ذلك على أساس أن دكسترو يعرف أن ذلك المركز اسطنين
الذى يقصد ويعنيه هو بطليموس إيثراس Epithras وليس بطليموس ثيرون .
والغريب أنه حاول بعد ذلك أن يحدد بطليموس ثيرون موقعا آخر ، على الجزيرة
التي يقع عليها ميناء مصوع الحالية (٣) . وهذا الرغم الذي أشار اليه دكسترو
حاطى من أسبليه ، بل يمتد عن الحقيقة والواقع تماما ، لأن بطليموس ثيرون

(١) Ibid : Op. Cit pp. 93 - 4

(٢) Lyden , J. : Historical Account of Discoveries & Travels in Africa. Vol. IIP. 189

(٣) Kammarer, A: La Routier de Dom Joan De castro

وبطليموس إثراس اسمان لمركز بطلمي واحد على خط الساحل السوداني .
وثمة رأى آخر قاله لورد فلانسيا في أوائل القرن التاسع عشر عندما رار البحر
الأحمر في رحلة طويلة . ويذكر فلانسيا (١) أنه يعتقد أن أصل المواقع التي
يستخدمها فيها وصف ميماء بطليموس ثيرون كما ورد في المراجع الأصبغة هو رأس
أسين Asen ويؤكد أن ابطلاله قد تغيروا ذلك الموقع لقيام مركز من
مراكزهم التجارية الكثيرة . ويرى أن الدافع إلى ذلك الاختيار هو سعيهم إلى
أكثر المواقع أمنا وطماننة . ويعني ذلك أنهم فضلوا رأس أسين على الموقع الأكثر
ملاحة من وجهة النظر الملاحية ، والذي قامت فيه عقيق . ولابد أن فلانسيا كان
حاصيفا عندما افترض ذلك ، لأنه كان يدرك تماما ما كان من أمر عباء ونعصور
وكراعية سكان منطقة الظهير للبطانة وأعراسهم ورغباتهم الاقتصادية . وتبين
حضافته أيضا عندما يستدرك ، ويذكر أنه ربما كان للبطاله مركز حربي على
رأس أسين ويحاوره مركز تجاري في موضع عقيق . ويرى أن المركز الحربي
ضروري بطبيعة الحال لمساندة مركزهم التجاري وعملياتهم التجارية . وسحق
ذلك الموقع في رأيه ورغم تفرقه شمالا كل الأعراس التي أنشئت من أحدها .
وهو ولاشك في حدود المنطقة التي تنتشر في ظهيرها القبيلة ويمكن الحصول
عليها بسهولة . ولما كانت السعيه إلى قطع بها فلانسيا الرحلة بين مصوع
وعقي قد استغرقت حوالي ١٥ يوما ، وأنها كانت تسير نهارا نهارا ، وأنها كانت
قادرة على الوصول إلى رأس أسين في حدود تلك المدة ، فإن ذلك يتفق تماما مع
ما ذكره سبي عن المسافة بين أدوليس و بطليموس ثيرون . ويرى فلانسيا أن
ذلك الدليل المادي من شأنه أن يؤيد رأيه ، ويدعم النتائج التي وصل إليها .
وبود أن نقرر أنه على الرغم من توفيق فلانسيا في تحقيق موقع بطليموس ثيرون ،
إلا أنه من الصعب عينا قبول افتراض وجود مركزين أحدهما حربي ، والآخر
تجاري ، في موقعين متقاربين للغاية ، لأنه لسر تمة ما يبرر ذلك . حقيقة أن
موقف السكان الوطنيين في منطقة الظهير التسم بالعباء والنفسور ، ولكن نحن
لا نصور قديمهم محبوباد احدة فعالة تبرز تأسيس مركز له صبغة حربية
حاصصة في نقطة قريبة للغاية من المركز التجاري . ونحن نقرر أخيرا أنه على الرغم
من وجهة رأى فلانسيا واقترابه من التحقيق السليم لموقع بطليموس ثيرون

(١) Valautia , B: Voyages & Travels to India . .
Ceylon & the Red Sea P. 756 .

إلا أن تفكيره كان قلقا وغير مستقر . وكان القلق وعدم الاستقرار مدعاة
لأن يرى شوف (١) Schoff وأيا آخر ، لهما يتعلق بتحقيق موقعها .
بعد انقضى أنها تقع على جزيرة الريح في حور توارات . ويسلو أنه يبنى رأيه على
أساس ادراك سليم لموقعها المناز الملازم لرسو السفين من ناحية . ووجود بعض
الخرائب والبقايا التي توحى بحياة مزدهرة فيها في وقت بعيد من ناحية أخرى .

هكذا كان الجدل وكان الخطأ الذي استمر خلال مستوياته كثيرة . ولم ينع
الباحثون على تحديد الموقع الذي قامت فيه بطليموس ثيرون . وظن الأمر لعا
من غير حل ، حتى سعى كروفت إلى الكشف عن ذلك الموقع وبحقيقة في السواحل
الأولى من القرن العشرين . وقرر أنه من الأفضل أن يتم البحث عن موقع
بطليموس ثيرون من ناحية البحر . وكان ذلك القرار منطقيا ومعقولا ، لأن كل
ما ورد عن ذكر لها ووصف عنها كان على لسان القدماء من الكتاب ، الذين
اعتمدوا على تقارير رجاله وملاحين شاهدوا الموقع ووصفوه من على ظهر سفهم
التي كانت تجوب البحر الأحمر . وقد قام كروفت على صوء ذلك برحلتين
مقتاليتين ، سار فيهما بعناء خط الساحل السوداني جنوب مساكن
أن خليج توارات للبحث ، من أجل العثور على الموقع الملازم لقيام بطليموس ثيرون
وغربها من الموانئ القديمة .

وكانت الرحلة الأولى من أجل الاستطلاع والاستكشاف وجمع بعض البيانات
الضرورية ، ومع ذلك فقد تمكن خلالها من الحصول على بعض النتائج الأولية
الهامة ، التي حددت أهدافه ومهدت له طريق البحث في رحلته الثانية . وكانت
أهم تلك النتائج بصمة عامة ، أنه من الخطأ التجميع الاعتراف أو الموافقة على
رأى شوف وما ذهب إليه رجال الأبرالية البريطانية ، الذين افترضوا قيامها
على جزيرة الريح ، التي تقع في خليج توارات عند التقاء خط عرض ١٨ درجة
و٩ دقائق شمالا ، وخط طول ٢٨ درجة و٢٧ دقيقة شرقا . ومن بين تلك النتائج الحكم
بضرورة البحث عنها في موضع ما في خليج توارات بالقرب منه ، حيث يتحدر
الساحل قليلا من سيطرة النشاط المرجاني وامتداد الشعب المرجانية في انتظام
الأمر الذي يعوق الملاحة أو يعرضها على الأكل للخطر الشديد .
أما الرحلة الثانية التي تم خلالها كشف النقاب عن الموقع الذي قامت فيه

Schoff, w : The Pemplos of the Eyrthrean Sea P. 60 (١) .

بطليموس ثيرون فقد بدأها من مراكب في سعيه من سفين الملاحه الساحليه -
 ويشير الى انه لم يتم على اتمام تلك المرحلة الا بعد ان قرأ واطلع على كل ما كتب
 عنها ، وورد عن موقعها ووصفها في مؤلفات كتاب كثيرين عرفوا بالدقة والامانة
 كسترابو Strabo وبليني وغيرهم . وقد استنتج كروفت من دراسة المعلومات
 التي اوردتها استرابو ان بطليموس ثيرون تقع الى الجنوب من مرفأ ترنكتات .
 وأنه من غير المعقول ان يحتق موقعها عند رأس مقدوم شمال ترنكتات كما توهم
 مؤيدو M. et . وقد كرر ديمه اساسية انه اعتمد في ذلك على اشارة سترابو التي
 ذكر فيها ان بطليموس تقع الى الجنوب من مصب نهر ستبوراس ، الذي ينبع من
 بحيرة مجاورة للبحيرة الكبيرة التي ينبع منها ستبوراس الحقيقي ، وهو ما يعرفه
 حالي باسم نهر عطبرة ، ولا شك في ان سترابو كان يقصد بذلك النهر الذي
 سماه ستبوراس ما يعرفه الآن باسم خور بركة . وهو الخور الذي ينساب في
 اتجاه عام نحو الشمال على المنحدرات الشرقية لمواقع البحر الاحمر . ووصوله
 فيصان خور بركة الى حط الساحل والبحر عند ترنكتات في بعض المستويات التي
 سمى بالفيضان العالي دليل ايجابي على سلامة قول سترابو من ناحية ، وحسنه
 استنتاج كروفت من ناحية أخرى . ويشير كروفت الى انه قد حدث خطأ انه
 ارتفع بعض حور مركه عن مناسيبه العادية وخاص مجراه وانساب ماؤه حتى
 وصل الى ترنكتات ، وكان أصحاب القوارب وسفن الملاحه الساحليه يملأون
 منها حراهم . وقد أسهمت كتابات Pliny من ناحية أخرى في تحديد
 المنطقة التي تقع في أقصى الجنوب بالنسبة للجزء من خط الساحل السوداني
 الذي يرحح فيه بطليموس عليه ، ويتحتم البحث فيه عن المركز الاسطسي . وقد
 ذكر بليني ان بطليموس ثيرون تقع الى الشمال من مناليم . وقد احتفظ ذلك
 الموقع باسمه الى الآن مع تحريف بسيط ، فأشار اليه فلاسكس باسم مندلو
 Mandalu . ويقع الى الجنوب من رأس قصار بمسافة صغيرة على الساحل في
 اريتريا (١) . وقرر كروفت على ضوء ذلك ان بطليموس ثيرون تقع في شمال

من ذلك الموقع الذي حددته بليني . ويعني ذلك بوصوح ان البحث عن بطليموس
 ثيرون يجب ان يكون في الجزء من خط الساحل السوداني الممتد فيما بين ترنكتات
 سلا ومدام حوبا . ونحن نؤكد ان وصول كروفت الى تلك المساحة مش
 حذره ايجابية وصورية ، ومع ذلك فهو لم يأت بجديد من وجهة النظر الموضوعية
 لان كل من مساه وحدت تحقيق موقع بطليموس ثيرون ، كان يبحث فيما حول
 هذا الجزء من خط الساحل السوداني ولا يتعد عنه كثيرا . وكان من الضروري
 عندئذ ان يستعين كروفت باشارة أخرى اوردتها بليني ، وقد ذكر فيها ان
 بطليموس يرون تقع بالقرب من بحيرة عرفت باسم مولوس Monolus . وقد
 واصل كروفت لبحث عن تلك البحيرة في ظهر حط الساحل بين ترنكتات ومناليم
 ومع ذلك لم يتعرف على بحيرة أو ينشر على ما يدل على وجود بحيرة في ذلك
 الوقت البعيد . ويذكر كروفت انه لم يطلق الوصف الا على المنطقة التي تقع
 في ظهر عقق ، وإلى الشمال منها بقدر حيث تظهر على مسافة معقولة مساحة
 كبيرة من الأرض وقد غطتها بعض المياه الصحلة في شكل مستنقعات . ويذكر
 أنها ربما كانت هي ما سماها بليني باسم بحيرة مولوس . ولما كان سترابو
 قد أشار الى ان بطليموس ثيرون تقع بالقرب من ست جزر هي جزر
 لارنيا Larnia في المصب السبتي Sabitic فان ذلك يتفق أيضا في كثير مع
 المظهر العام لخط الساحل قرب عقق ، والتي تقع على مقربة من مجموعة جزر
 متناثرة في خليج نوارات . ونحن نملك دليلا آخر يؤكد رأى كروفت نستوحيه
 من وصف مؤلف الجريلس لها . ذلك انه يذكر انه كان من الصعب دائما على
 السفن الاقتراب منها مباشرة ، وهو ما يكاد يمتق ويوافق صفة عقيق الحالية (١)

هكذا تجمعت كل الأدلة لتؤكد ان بطليموس ثيرون البطلمية قد أسهمت في

(١) تؤكد ترانسات الامبرالية البريطانية الحديثة Red Sea Pilot ان خليج عقيق
 يمكن الوصول اليه من عادة البحر فيما بين رأس سمر ورأس شكال . ومع ذلك فانه لا يصلح
 الا لدخول السفن الصغيرة ، ويكون الطريق محسورة بين مجموع من الجزر الممتدة باسم جزر
 امرات Amarat والتي تقع على مسافة نواحي بين ٣ ، ٤ ميلا غرب رأس شكال والساحل
 الجنوبي الشرقي بالخليج .

١ - في كتاب Red Sea Pilot صفحة ٢٢٠ ان هناك مكان يقع على مسافة ١٩ ميلا جنوب
 رأس قصار يتميز بوجود خليج صغير ويبدو خط الساحل منخفضا تنتشر فيه المستنقعات في
 الاجزاء التي يحدها الأرض رند . وقد ورد في القديس باسم هيت . اما ريان فليفت
 كروفت في رجهته يشبه ذلك ان تلك الدروف باسم مندلو يعرف باسم حرم

الموقع الذي تقوم فيه عقيق الحالية ، ذلك لمرقا الصمغ على خط الساحل السوداني حوت ترنكات بمسافة قصيرة . وبؤيد تلك النتيجة من ناحية أخرى ما عثر عليه كروفت من أدلة مادده سنل في بقايا آثار أعريقية - رومانية في موقع قريب جدا من عقيق . ووجه ذلك البعيا والاثار بنشاط سنل ذلك الجزء من خط الساحل السوداني والمناطق التي تقع في ظهيره خلال انحصرين البطلمى اليوناني والروماني ، وهي الفترة التي ختمت فيها بطليموس ثيرون التجارة والملاحة .

المراكز البطلمية في خدمة الملاحة والتجارة :

إذا كنا قد اشرنا في الصفحات القليلة السابقة الى أن اليونانيين قد اهتموا بتجارة البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، وأنهم شاركوا غيرهم من العناصر الشبيطة الأخرى في نقل التجارة وركوب البحر ، فإن ثمة حقائق هامة جديرة بأن تسجل لأنها تلقي الضوء على اريداد قيمة البحر الأحمر من وجهة النظر التجارية بالنسبة لهم ولغيرهم .

وتبشيق الحقيقة الأولى من علمنا بواقع امتداد البحر الأحمر كذراع مائي وارتباطه بالبحار الجنوبية التي تؤدي الى مناطق غنية في اثناها . وليس ثمة شك في أن توغل هذا الذراع المائي فيما بين اليابس الأفريقي والاسيوي وامتداده شمالا الى مواقع قريبة من حوض البحر المتوسط يسمى أنه طريق حيوي وخطير ، لأنه يرسم طريقا لتلبية احتياجات مواطني الحضارات النامية فيما حول البحر المتوسط الشرقي من سلع ومنتجات الشرق وجنوب آسيا .

ونكفي الباحث أن يوجه العناية الى ملاحظة الخريطة الجغرافية لقارات العالم القديم ، آسيا وأفريقيا وأوروبا ليلمس قسمة كل من البحر الأحمر والخليج العربي كذراعتين مائيتين تتوغلان في اليابس وتضمان الفرقة في متناول الغرب . وعلى الرغم من المناقشة الجدية التي كانت بين كل من هذين الذراعتين المائيتين ، فإنهما كاتا - معا - يسهمان في خدمة النقل والربط والتجارة .

أما الحقيقة الثانية فتتعلق بطروقه أحاطت بالسلطة واليونانيين وسلطتهم

السياسي وأهمهمم بالتجارة . ونحن نؤكد أن تدهور الموقف السياسي بالنسبة للسلطة في ممتلكاتهم في سوريا ، وعمدان مركزهم فيها وتنعص حكمهم هناك كان من شأنه أن تدهور قيمة الخليج العربي كذراع مائي في خدمتهم وتحميتهم وغبايتهم في المشاركة في تجارة البحار الجنوبية . ويعنى ذلك أن البحر الأحمر مات - بالنسبة لهم . الشريان الرئيسي للتجارة والنشاط التجاري . وقد ترتب على ذلك أن ارتفع شأن كل مركز من مراكزهم التجارية المتناثرة على طول خط الساحل العربي لبحر الأحمر وحيث عدى حتى رأس حورداوى . وليس ثمة شك في أن مراكزهم على خط الساحل السوداني كانت من ضمن تلك المراكز التي ازدهرت وازدهمت بالحركة في خدمة التجارة والملاحة . ويبدو أن بطليموس ثيرون غدت أكبر مراكزهم قيمة وأكثرها أهمية في خدمة التبادل التجاري مع الإقليم السودانية في ظهير خط الساحل ، وفي خدمة الملاحة والسفن الصاعدة والهابطة من وإلى موافيتهم على ساحل البحر الأحمر في مصر .

ويمكن لباحث على ضوء دراسة قائمة السلع والمنتجات التي تمر عن طريقها الى الخارج وسمو التجارة الدولية أن يعزز أمرا ، وأن يقف على كثير من الحقائق الهامة التي تتعلق بقيمة بطليموس ثيرون من وجهة النظر التجارية البحتة . وتظهر تلك القائمة أنها كانت تصدر العيلة وأصداف السلاحف ومن الغيل وبعض السلع والمنتجات الطسمة الأخرى . وقيمة هذه البيانات كبيرة على الرغم من أنها لا توضح أو تفسر كمية تلك الصادرات ، حجمها أو قسمة المادية . ويمكن القول على ضوء علمنا بصفة السكان في منطقة الظهير ونموهم من التعامل أو التعاون مع الدخلاء الأغراب والواحدين بحثا عن التجارة من جانبهم وعدم وجود الجمل واستغلالهم في حملهم البعل من جانب آخر ، أن تلك السلع كلها كانت متوفرة في مناطق قريبة لا تعد كثيرا عن خط الساحل وفي متناول المراكز البطلمية . ويبدو أنهم استعانوا بالحمار كما استأنسوا الغيل للتوغل والربط بين مناطق الإنتاج وبين مراكزهم الساحلية . وإذا افترضنا بأن خط الساحل السوداني والمنطقة التي تمتد في ظهيره قد لقيت عناية كبيرة واهتماما واضحا من جانب العناصر اليونانية البطلمية التي أمت بطريق البحر ، فلا بد من أن نعرف

أيضا - كما اشرنا من قبل - بأن الدور الذي قام به سكان الظهير كان صليبا على الأول ، ومضمونه عدم التعاون في أى صورة من الصور . مع ذلك فلاند لما من أثر عابدا بين هؤلاء السكان من أجداد البليين والكدين وصفتهم بعدم التعاون والسياسة ، وبين سكان الأقاليم السودانية ، فيما حول النيل النوبي ، والذين عرفوا باسم سكان دولة مروى . وأنه ليس من المعقول إطلاقا أن نفهم بلاطوا وحب العزلة ، أو أن نعتبر موقفهم صليبا فيما يتعلق بالاستقلال بالتجارة والساذل التجارى والوساطة التجارية . وهم فيما يبدو يحدون كل البعد عن الاطواء والعزلة ، ولاشك في ايجابيتهم ، لأنهم كانوا رعايا دولة تمت وترعرعت وازدهرت على أسس من الحضارة والمدنية . وتظهر الدراسة استعصالية في تاريخ دولة مروى القديمة أنها كانت مركز الانتقاء للتجارة التي تعد بها القوافل من مواقع متفرقة ، من مصر والمحشية وحبش وغرب السودان . ويعنى ذلك أنها دولة قامت بدور الوسيط التجاري ، وتسهمت في توجيه التجارة وسميتها . ويرى بعض الكتاب أن انتقال عاصمة الدولة من ناباتا Napata إلى مومنها الحديد في مروى القديمة (١) ، لا يبرره شيء فدر أهمية الموقع الأخير وحيثه كمركز لتجميع التجارة والبقاء القوافل وتوجيهها . وربما كان لوصول بعض الصناع اليونانية وحمله لشعاعه بابا ، واستدراج في شعب مروى علاقة كبرى ذلك أو امر فعال واهتمام دولة مروى بتشجيع التجارة وخدمتها .

ولكن هل يعنى ذلك قسما علاقات تجارية بين سكان مروى وبين المركز البطلمية على خط الساحل السودانى ومن صممها بطليموس ثيرون ؟ ولعل من الصعب حقا أن يقرر أمرا أو أن يؤكد في هذا الصدد ، لأنه من الصعب علينا طبيعة الحال أن نحقق الطريق أو الطرق التي يمكن أن تسلكها القوافل فيما بين مروى القديمة والمراكز البطلمية على خط الساحل السودانى . ويريد

(١) يرى ذلك المرحوم غناه للريادة الكبير في كمية المطر السنوى وازدهار المطر النباتى من العشاش فترة طويله بعد سقوط المطر من جانب ، ولرب موقع من المحشية وخط الساحل الغربى للبحر الاحمر من جانب آخر .

للأمر تعقيدا أن الجدل لم يكن قد عرف بعد كوسيلة للنقل في السودان . من أجل ذلك نحن لا نملك إلا أن نأخذ برأى جوجيه وأن نمنع به ، لأنه لم يصنع إلا بعدا وصح كل الاحتمالات موصح الاعتقاد . ويقرر جوجيه أن أدوليس Adulis كانت أكثر الموانئ على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر استجابة لحاجة تجارة الجزء الأوسط من حوض النيل ، وأنها في توجيهه تجارة معظم الأقاليم السودانية نحو البحر . وكانت السلع والتجارة السودانية تتخذ من مروى مركزا حاصصا ، بالإضافة إلى سلع ومسحبات أخرى كانت تصل إليها من مناطق متفرقة وبطرق متباينة تنتهى إليها من أنحاء مختلفة . ويبدو أن ثمة طريق أو طرق كانت تبدأ من مروى القديمة ، وتصل بالمنحدرات المعتدلة مرتعات شمال الهضبة الحشوية إلى أكسوم Axum إلى أدوليس . وتزكى مظاهر الجغرافية الطبيعية مثل ذلك الطريق جلة وتقصيلا وتبرز قيمته في خدمة النقل ومرور القوافل . ذلك أنه يصير أو يخترق مناطق أكثر مطرا وأغنى نباتا من المنطقة الأخرى التي تفصل بين مروى القديمة وبطليموس ثيرون في الاتجاه المباشر . بل إن اتجاه الطريق جنوبا بشرق من مروى إلى أكسوم يبعد القوافل وحولتها من سلع ومشتقات في رحلق المذهب والعودة عن أوطان الجماعات التي لم تقبل على التعاون أو التجاوب مع نشاط البطالة في مراكزهم على خط الساحل السودانى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن أدوليس كانت المنفذ الملائم لمرور السلع والتجارة من وإلى الأقاليم السودانية فيما حول النيل . ومع ذلك فيبدو أن شهرتها كانت لا تظهر ولا تبرز إلى جانب شهرة بطليموس ثيرون وتقصيد البطالة لها . ونحن لا نرى بذلك حدوث منافسة بين المينائين من أجل توجيه التجارة وتصريفها . . . والواقع أنه في نفس الوقت الذي كانت بطليموس ثيرون وحيلاتها من مراكز البطالة تعمل في خدمة الظهير القريب من أجل سلع معينة ، كانت أدوليس في خدمة ظهير آخر بعيد في الداخل ، شمس كل الأرض فيما حول النيل النوبى ، والذي بات مركزا لتجميع السلع والمستجات من اتجاهات متباينة في قلب السودان وما حوله .

وترى لزما علينا بعد ذلك كله أن نثير بحثا في طبيعة العلاقة أو العلاقات بين البطالة ودولة مروى القديمة . ويهمننا طبيعة الحال أن نتعرف أولا أو أن نقف على صورة التعاون بين البطالة اصحاب السيطرة والسيادة على خط الساحل السودانى ، واصحاب الحاجة إلى سلع معينة من جانب ، وبين سكان دولة مروى

القديمة الذين مارسوا جميع التجارة وتوريثها من جانب آخر + وليس لا ذلك
 دليلا واحدا يحمل معنى من معاني عدم التعاون ، ومع ذلك فإن اتحاد التجار
 والقوافل من مروى الى أدوليس لا تعنى مطلقا التماس أو التماس + ويمكن أن
 نصف ذلك بأن كل جماعة منهما كانت تعمل في استقلال تام لتحقيق المراسم
 معينة ، وأنه لم يكن ثمة تفكير مشترك من أجل تنسيق الجهود المبذولة في
 سبيل تنمية التجارة وتوسيعها + ويعنى ذلك أن طبيعة العلاقات بين مروى
 القديمة والبطنة تتميز بعدم التماسق وليست بعدم التعاون + ومع ذلك فإن
 الأستاذ حوراني (١) يحاول أن يخلق نوعا من التعاون الوثيق في صورة من
 الصور بين هاتين القوتين + ويؤكد أن اليونانيين كرواد للملاحة والتجارة في
 البحر الأحمر امتد نشاطهم الى أدوليس ، ويشير أيضا الى توغلهم نحو الداخل
 بطريق أكسوم ومصر وظهور آثار الثقافة اليونانية في كل من مروى وأكسوم
 يعنى اتصالا ويعنى تعاونا ويعنى احتكاكا حصاريا + ويرى حوراني في ذلك دليلا
 على اهتمام البطنة اليونانيين بالتجارة والسلع والمنتجات في قلب السودان +

الفصل الثاني

موانئ الساحل السوداني والتجارة الخارجية

في عهد دولتي مروى وأكسوم

الرومان في البحر الأحمر واتصالهم بالهند - انصرافهم عن
 الاهتمام بموانئ الساحل السوداني - اهتمام دولة أكسوم
 بأدوليس لمرور التجارة - تجارة الأقاليم النيلية تخرج
 بطريق الموانئ على ساحل البحر الأحمر - أدوليس سيلة
 الموانئ - تحقيق موقعها - دورها في خدمة التجارة
 والملاحة +

موانئ الساحل السوداني والتجارة الخارجية في عهد دولتي نروي وأكسوم

بعدما انهار النفوذ البطلمي في مصر ، واضمحلت النشاط البطلمي اليوناني في البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، قامت على أنقاضه القوة الرومانية المزدخورة . وكان طبيعيا أن تلجأ تلك القوة الفتية إلى ملء الفراغ السياسي والفراغ الاقتصادي معا ، وأن تتجه بنشاط وعزم إلى ميدان الملاحة والتجارة في البحر الأحمر والبحار الجنوبية . ويعني ذلك من ناحية أخرى أنهم ورنوا فيما ورنوا عبر المطالبة بسياسة التجارة والاهتمام بالملاحة في البحر الأحمر . ومع ذلك فإن مشاطهم وممارستهم للملاحة واهتمامهم بالتجارة كان في صورته النهائية يحتلها تماما عن الصورة التي تصور النشاط اليوناني البطلمي . والمفهوم أن اليونانيين المطالبة كانوا لا يخرجون كثيرا عن حيز البحر الأحمر وخليج عدن لسببين رئيسيين هما :

أولا - أنهم اهتموا كثيرا بالملاقات التجارية مع الأفاليين التي تقع في ظهير مراكزهم التجارية على طول الساحل الغربي للبحر الأحمر في أقرينية .

ثانيا - أنهم لم يسعوا كثيرا للوصول إلى الهند واقتنعوا بالحصول على السلع الآسيوية عن طريق الوسطاء من سكان بلاد شبه جزيرة العرب الجنوبية ، والتي كانت لهم السيطرة والسيادة المطلقة على البحر العربي والطريق إلى الهند .

أما الرومان فقد اعتنقوا سياسة مختلفة تماما ، وشقوا طريقا لهم ولسفنهم ومدوا نفوذهم في البحر الأحمر وخليج عدن ، وانطلقوا في مياه المحيط الهندي حتى وصلوا الهند . وهكذا تشكلت سياسة الرومان البحرية الاقتصادية في البحار الجنوبية وأرسيت قواعدها في تلك الصورة الجديدة ، بعدما اكتشفوا وعرفوا على قمة الربح الموسمية في الوصول إلى الهند والعودة منها . ويعني ذلك أنهم لموا سياسة الاحتكار التي فرضها العرب من سكان شبه الجزيرة العربية على الطريق المائي إلى الهند ، وأصبح في وسعهم الحصول بعدئذ على كل السلع والمنتجات الآسيوية من جنوب شرق آسيا والهند على سفنهم الخاصة . وازداد

النشاط الروماني واعتمادهم بالطريق البحري للوصول إلى الهند تحت ضغط ظروف سياسية معينة فرضها سوء العلاقات بين الدولة الرومانية والفرس . ويعنى ذلك أن تدفق المواد وصوء العلاقة بين هاتين القوتين كان مسئولا مسئولية مباشرة عن تغير استخدام الطرق البرية بين آسيا وأوروبا (١) . ومهما يكن من أمر فلا شك في أن كل تلك العوامل كانت تعظم ريادة الاهتمام بالبحر الأحمر كطريق للوصول إلى الهند والشرق . ونحن في هذا المجال لا يهمل إلا أن نتعرف على مدى اهتمام رومان بالانصال بالساحل السوداني ، وأن نصور فيه تلك الصلاب من وجوب تنمية التجارة وازدهار الموانئ . نحن لا نذكر بمدى اتصالات بين الرومان في البحر الأحمر وبين الساحل السوداني . ومع ذلك نرى في أعمالنا صرخوا عن تحارقه . يبدو أنهم لم يعمقوا من حاسهم بحوى تأسيس أو دعامة مركز أو نقط ارتكاز على طول خط الساحل كمد من المطلة من قسهم .

ولعل من الطريف جدا أن نبدأ بتحديد الأسباب والمواقع وتقدير العوامل التي شكلت السياسة الرومانية في تلك الصورة التي يظهر منها انصرافهم عن خط الساحل السوداني واعراضهم عن السلع والمنتجات التي تخرج عن طريق موانئهم . ونود أن نشير إلى أن أول تلك العوامل يقوم على أساس وأصول من علمنا بنقطة عدن في آسيزهم وتعرفهم على أثر استخدام دورة الرياح الموسمية في موسم الشتاء والصيف . كما أن وفرة السلع والمنتجات في الهند وجنوب آسيا وسهولة الحصول عليها كسب كسبه سد حاجة الرومان ، وأنهم لم يعودوا في حاجة ملحة لبيع أو منتجات سودانية وأفريقية . وهذا يعارض عن مباشر بطبيعة الحال ، أما العامل الثاني فهو عامل مباشر يتصل في المقومة إلى العمالة والجدية التي بذلت ولقيها الرومان من جانب البليز . وتشير المراجع كلها إلى الدور الإيجابي الذي لعبه في مقاومة أية محاولة لاستقرار عناصر من خارج السودان على خط الساحل ، أو وقوع تلك الأجزاء تحت السيطرة الرومانية . وليس نية شك في أن ظهور تلك المقاومة في صورة إيجابية حادة تثير بعض انزعاجه

Paul, A. : A History of the Beja Tribes of the

وتدعو إلى الدهشة . لأن أحدهم لم يمارسوا نشاطا معاديا من نفس الطوار ضد المطلة . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن القوة السياسية التي سيطرت على البحر الأحمر وبحارته فقد اتصالها بالساحل السوداني ، ولم تعد لها به أية علاقة مباشرة ولا باستحارة ولسلح التي تخرج من موانئهم . ومع ذلك فالمعتقد أن الظروف المحيطة بالسلع والمستحات السودانية وقسمها باسمية لثيلاتها الهندية - الآسيوية ، كدت لا تدعو الرومان أو شجعهم على المعامرة بشن حرب كبيرة ، تقضى فيها على مقاومة البليز ونشاطهم المضاد . واننا نعتقد أنه لو كانت الدولة الرومانية في حاجة فعلية ملحة إلى سلع ومستحات تلك الأقاليم لما توانت أو قصرت في توجيه الصريات لصالح الطريق من ناحية حدود مصر الجنوبية ، أو في السيطرة على موانئ خط الساحل السوداني قسرا . ويدعم اعتقادنا عدم الصنادم أو الاحتكاك بين الرومان أصحاب السيطرة الحقيقية على البحر الأحمر ، وبين البليز في ظهير موانئ الساحل السوداني والأريتري . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن موانئ الساحل والتجارة المارة بها لم تتوقف عندما تحولت السيطرة الرومانية عن جزء من سياسة المطلة ولم تهتم بمساندة الموانئ أو رعايتها .

وقد وجدت تلك الموانئ العون من نشاط سياسي جديد اثبت في قلوب حوض النيل ممثلا في الجهود الموقدة لدولى مروي القديمة وأكسوم . وشاركهم في ذلك النشاط والاهتمام جاليات وافدة مهاجرة كبيرة ، جاءت من المناطق المتاخمة حول حوض البحر الأحمر . وتشمل تلك العناصر في محيط من عرب جنوب الجزيرة العربية ومن الهند واليونان وغيرهم ، حيث تجمعوا واستقروا في الموانئ ومراكز تجويع التجارة في الداخل . وقامت الدولتان - مروي وأكسوم - كل في مجالها برعاية اتجاه التجارة السودانية الأفريقية إلى موانئ خط الساحل السوداني . ويبدو أن كلا منهما كانت في موقع حرجي ، وعلى مستوى حضاري ، يؤهلها لرعاية التجارة وبذل الجهود في سبيل انتظامها واستمرارها . ومع ذلك فإن النشاط الذي تميزت به التجارة في ذلك الوقت ، وازدهارها وازدهار الموانئ ارتبط ارتباطا وثيقا بتطور خط آخر طرأ على الظروف المتعلقة بنقلها ، ووسيلة المواصلات بين مراكز الإنتاج والتجميع من جانب ، وبين الموانئ على خط ساحل البحر الأحمر من جانب آخر . وكان ذلك التطور الخطير عندما ظهر الجبل

في أوجريه ونسرت الى أنحاء كثيرة من الصحراء الأفريقية الكبرى (١) . ويعتقد أن دخول الجمل في خبره السكان واستخدامه في العمل منحهم الفرصة الملائمة تماما للتغلب على كثير من المشكلات ، وأدى الى زيادة في الروابط بين وادي النيل الأوسط والمواني على ساحل البحر الأحمر . بل أننا نتصور أن هذه الوسيلة الحديدية في خدمة النقل قد أدت الى زيادة في حجم التجارة والتبادل التجاري من جانب ، وتوسيع المنطقة أو المناطق التي تقوم مواني الساحل على خدمتها وتصريف منتجاتها من جانب آخر . ويشير ماك كرديل - مثلاً - الى ازدهار التجارة والعلاقات التجارية بين أكسوم وسبار Keymen (٢) . كما يذكر كوت ووريس أن علاقة الود والصداقة والتعاون بين مروى وأكسوم ، أدت الى انضمام التجارة وانتظام توجيهها الى مواني خط الساحل .

ويمكن القول أن قيام دولة أكسوم وتوفر علاقات الود والصداقة بينها وبين دولة مروى من جانب ، ودخول الجمل الى السودان من جانب آخر ، أسهم في توجيه التجارة والانتاج نحو البحر الأحمر . ويعنى ذلك أنهما معا - مروى وأكسوم -

حلا عيب التوجيه البحري ، وشغلا مع الفراغ الذي تروى على انهيار السيطرة البطلمية اليونانية وانصراف القوة الرومانية عنه . وتجمع الأدلة على ازدياد قيمة مروى القديمة وارتفاع شأنها من حيث كونها مركزاً رئيسياً لتجميع التجارة وتوجيهها . وأصبحت تجارة المرور جزءاً هاماً من تجارتها ، فصل إليها من جهات متباعدة متباعدة في طريقها الى مواني الساحل السوداني . وتشير المراجع أن أنها كانت تقوم على خدمة بعض العلاقات التجارية بين كل من الساحل الليبي والساحل السوداني .

ويعنى ذلك صراحة أن الجمل كان يؤدي وظيفته كوسيلة للعمل في الربط بين مواني الساحل الليبي وبين مروى ، ويحمل إليها منتجات وسلع إقليم البحر المتوسط . ولا بد أنه أسهم أيضاً في جمع ونقل سلع أفريقية من المناطق التي تقع غرب حوض النيل ، والتي تقع الى الشمال من خط عرض ١٢ درجة شمالاً ، وهو الحد الذي يستطيع أن تلائم ظروفه المناخية حياة الجمل وطبيعته . وهكذا ظهر التوجيه البحري وظهرت التجارة السودانية بكل الظروف الماسحة ، وكل الميسرات التي قفزت بادوليس الى قمة الشهرة حتى باتت في مقدمة مواني الساحل الغربي على البحر الأحمر جنوب مصر .

أدوليس

وهذا ميناء آخر على خط الساحل الغربي للبحر الأحمر ، أقرنا إليه في الصفحات القليلة السابقة . وذكرنا أنه كان من بين المواني التي عرفت واستخدمت في عهد البطالة والنشاط اليوناني في البحر الأحمر . وكانت بعض منشآت الظهير من عطور وبخور ومن قنبل وريش نعم وغيرهما من السلع التي تجد رواجاً في السوق العالمية تمر عن طريقها . ويعنى ذلك أن أدوليس ميناء قديم ، ليس بينه وبين ظهور الرومان علاقة تذكر . وعلى الرغم من الاشارات التي وردت عن أدوليس وقيمتها ، واعتمادنا عليها في التعرف على طبيعة الميناء ووظيفته في خدمة التجارة ، إلا أننا لم نصل الى رأى واضح قوى فيما يتعلق بنشأة الميناء وظهوره ، وتحديد

(١) دخل الجمل الى افريقية من أسب بطريق سيناء . وقد ظهرت له في مصر بقايا حسن آثار الأسرة الأولى النابذة عشر والعشرين . ومع ذلك فإنه لم يستعمل بكثرة الا في العهد الروماني . وحديثاً يذكر أن دخوله الى السودان كان من ناحية الشمال من طريق مصر . ويظهر من آخر كتابي في أكسوم أن تاريخ دخوله الى السودان هو القرن الرابع قبل الميلاد . ويرى أديسون Addison أن دخوله في الواقع واستخدامه كان في تاريخ سابق لسنة ٢٥ قبل الميلاد ، لأن الفترة التي وجد بها التمثال البرونزي للجمل كانت لحاكم تول الحكم في مروى قيساً بين سنة ٢٥ ، ١٥ ق.م - واقتراف دخوله في عهد ملكة مروى مقول للغاية ، خصوصاً وأنه لم يستخدم في مصر على نطاق واسع الا بعد انقضاء حكم الفارسي .

(٢) Mac Crundie, J. W. , The Commerce & Navigation of the Erythrean Sea P. 46

Warmington, E. H. : The commerce Between the Roman Empire & India, P. 7. (١)

التاريخ الملائم لذلك . وقد دار نقاش حاد حول ذلك الموضوع وحول الجماعات التي أسسته واستخدمته لأول مرة في خدمة الأغراض الملاحية والتجارية . وينتهي بعض الكتاب إلى اعتبار أدوليس ثمرة من ثمرات المجهودات التي أسهم بها اليونانيون السوريون (١) . ويعنى ذلك أن ظهوره وتاريخه يرتبط أساسا بالنشاط اليوناني في صورته العامة . ويرجع رأى آخر إلى أصول مصرية خالصة معتمدا في ذلك على المظهر العام لكل البقايا والآثار التي تمتد في نظهم على أنها من صنع حبرة مصرية . ونزعم بعض الآراء الأخرى أن تلك البقايا والآثار من صنع شعب من الرعاة العرب أو اليونانيين أو التروجلوديت (٢) . ويعتقد البعض أن أدوليس أصبحت أصلا لتمثل إحدى المستعمرات الدينية الخالصة ، وأنها كانت ثمرة مجهودات بعثة من رجال الدين الذين أوفدتهم مروى إلى تلك المنطقة . وكان ذلك الرأى الأخير للبحاث هيرن ردا على رأى آخر يزعم أن أدوليس من إنشاء عناصر هندية كانت غارس الملاحة والمناحرة في البحر الأحمر . وقد لوحظ أن كل المكتاتبات التي عثر عليها في أدوليس ولو أنها تنبج من اليمن إلى اليسار بصفة عامة ، إلا أنها لا تمت بصلة تذكر لعملة الهندية المسكرونية ، رغم انتشاره في النظام والأسس (٣) . وهكذا كان التضارب في الآراء وكان الاختلاف ، حتى لم يعد من السهل علينا قبول رأى معين من تلك الآراء ، التي دهمت مذاهب واتجاهات شتى . وكان لزاما علينا أن تناقش تلك الآراء كلها في حدود وفهم عميق حتى نصل إلى حكم سليم ، ورأى معقول وجيه في أمر تلك العناصر والجماعات التي أسهمت في نشأة أدوليس وقيامها بوظيفتها .

ونحن نعلمنا عندئذ إلا نغفل أمرين أساسيين لا يداخلهما الشك حملة وتقصيلا . وينطق الأمر الأول بنشاط العرب من سكان جنوب الجزيرة العربية من أهل صبا وحماير وممارستهم الملاحة والتجارة والاتصال بالساحل العربي

للبحر الأحمر من جانب ، ونشاط العناصر اليونانية وعلاقاتها الإيجابية بتجارة البحر الأحمر وسواحله من جانب آخر . وقد أشرنا إلى طبيعة ذلك النشاط اليوناني ، وأنه لم يقتصر على الاتصال بخط الساحل وظهره القريب بل تعداه في صور أخرى إلى الداخل تمثلت في مؤثرات اليونانية التي تنعكس في صفة الحضارة في مروى . أما فيما يتعلق بالنشاط العربي واتصالاتهم فهي مؤكدة لا يرقى إليها الشك أصلا بل بهم حللوا بقايا وآثارا في الهضبة الحبشية ومنطقة الظهير لخط الساحل كغير ذلك النشاط وتوضحه فيما قبل قيام دولة أكسوم (١) ويذكر تيودور بنت قلا عن مولر Mulier أن عرب جنوب شبه الجزيرة العربية تمتوا خلال فترة طويلة بالسيطرة على تجارة جزء كبير من الهضبة الحبشية (٢)

أما الأمر الثاني . فيعهم على ضوء ماورد في كتابات الجغرافيين القدماء حيث أوردت ما يوحى بوجود بعض أوجه الشبه بين بقايا أدوليس والعن المصري القديم . ويعتقد هيردوت (٣) على ضوء ذلك أن مؤسس ذلك الميناء هم المصريون الهاريون في عهد بسماثيك سنة ٦٣١ ، ٦١٧ ق . م . ونحن أمام تلك الحقائق يجب أن نستبعد تماما أن اليونانيين قد أنشئوا أدوليس . ذلك أن دراسة حجر أدوليس تؤكد أن الكتابة على جزئين ، وأن الجزء الثاني أحدث من الجزء الأول . ولما كان الجزء الثاني وهو الأحدث يسجل بعض المؤثرات اليونانية ويشير إلى نشاط البطالمة ، وتوغلهم في مرتفعات الحبشة وانتصارهم الذي انتهى بنجاح هندية آفا Afa ، فليس ثمة شك في أن الجزء الأول وهو الأقدم لأعلاقه له باليونان والنشاط اليوناني . وفي ذلك القول الدليل الكافي على أن أدوليس وشمالها لا تتصل حصة وبصيلا بالنشاط اليوناني وسيطرته على الملاحة في البحر الأحمر . ولا يبقى بعد ذلك إلا أن تكون أدوليس عربية من حيث وإنشاء عرب جنوب شبه الجزيرة العربية قاموها عندما انتشرت سيطرتهم على الملاحة والتجارة ، وتوغلوا

- Theodore Bent, J. Trade Routes Across Abyssinia (١)
p p. 143. 4
Ibid: Op. Cit p p. 143 — 4 (٢)
MacGrindle, J. W.: Op. Cit p. 44 (٣)

- Schoff, W.: Op. Cit p. 22 (١)
Mac Grindle, J. W.: Op Cit p. 22 (٢)
Vincent' B.: Op. Cit. p. 99 (٣)

في المرتفعات الجبلية ، أو أن تكون مصرية خلقتها المؤثرات والاتصالات المصرية القديمة . ولكن لما لم يتعرض كاتب لذكر وجه شبه بين بقايا أدوليس وبقايا مدينة آفا Afa التي تعتبر مدينة سبائية ، وأشار البعض الآخر إلى قيام التشابه بين الآثار المصرية وبقايا أدوليس ، فلا بد لنا من أن نوافق على الامراض التي يرجع إليها من إنشاء المصريين أو تحت مؤثرات مصرية على الأقل . وربما كانت أدوليس تمثل بقايا نشاط مشترك فيه المصريون - على الأقل - وتم بصورة ما على طول امتداد ذلك الجزء من خط الساحل الغربي للبحر الأحمر في أواخر العصر البرونزي . وعلى ذلك لا نستبعد إطلاقاً إشراك أكثر من جماعة من الجماعات التي كانت تمارس الملاحة والتجارة في تأسيس أدوليس ونشأتها . ويبدو أنها ظلت منذ قيامها في خدمة الملاحة . واستخدمها التجار من عرب الجنوب ومن بعدهم اليونانيون حتى قامت دولة أكسوم (١) . ويذكر ترمينهام أن دولة أكسوم ظلت قرعى أدوليس وتحارثها قروناً طويلة ، استمرت حتى ظهور الاسلام ، وأنها لم تفقد تلك السيطرة إلا عندما سيطر الفرس على بلاد العرب بين سنة ٥٩٠ وسنة ٦٣٠ ميلادية (٢) .

وإذا انتقلنا إلى الحديث عن موقع أدوليس ومجديده ونحقيقه فإن أهم ما نلاحظه هو أن النعاش والبحث الذي دار في ذلك الصدد ، لم يكن على نفس الصورة والتعقيد والجهد الذي صاحب تحديد وتحقيق موقع بطليموس ثيرون . ولعل أكبر خطأ مؤمنا وقع فيه دكسترو ، عندما قرر أن بطليموس فيلارص الوحوش نامت في الموقع التي تقوم فيه مصوع الحالية . وقد ذكرنا من قبل أن ذلك الخطأ إنما كان نتيجة مباشرة للتعمير بين بطليموس ثيرون و بطليموس ابشراس التي حدد موقعها في جزيرة مرات في منطقة حوربوات . والغريب حقاً أن يوافق كمبرير Kamberer على رأى دكسترو ، بل انه يذكر أن قيام مركز بطلمي آخر بالقرب منها ، له نفس القيمة الاقتصادية والأهمية التجارية ليس معقولا . وقضيل على صوبه ذلك امراضا غريبا ، يقضى بأن البطالة استخدموا أدوليس وأنها و بطليموس

(١) يذكر مؤلف Red Sea Pilot في صفة ٢٦٠ أن مدينة يوديه الأصل .

(٢) Trimmingham J. S. : Islam in Ethiopia P. 42

ثيرون اسمان لكان واحد (١) . ويمكن أن نحكم على ذلك الافتراض أو الرأي بالخطأ على أساس أن أدوليس التي أشار إليها مؤلف البريلس Pzzipius تقع جنوب بطليموس ثيرون على مسافة ٣٠٠٠ ستاديا . ويود أن نذكر أن وصول البطالة اليونان إلى أدوليس واستخدامها والاعتماد عليها في الاتصال بالمنطقة التي تقع في ظهرها لا يفسى بالضرورة أنها هي بطليموس بداتها أو أنها من إنشائهم وغرة جهودهم . وندراستنا في الصفحات العليلة السابقة ، قد أثبتنا أن أدوليس قديمة في قيامها ، وأنها ربما أُنشئت في عهد سابق بنشاط البطالة وسيطرتهم على الملاحة في البحر الأحمر . ولما كانت بطليموس ثيرون بطليموس إنشاة ، فإن رأى دكسترو لا يمكن أن يكون سليما ، وأن ترديد كمبرير له دليل على عدم تعمق وعدم عن الحقيده . ومع ذلك فمحتمل لا يمكن أن نفى أو نكر أن البطالة اليونان قد استخدموا أدوليس ، ومارسوا فيها النشاط من أجل لاتصال مع منطقة انطهير ، ولكن انشئ بكرة وسبقه تماما هي أنها ليست من بين النقط والمراكز التي أنشئوها على طول خط الساحل الغربي للبحر الأحمر من أجل الحصول على سلع ومشتقات سوداوية وأفريقية (٢) . ولعل من الطريف حقا أن نقرر أن جوسلين Gosselin كان من بين أولئك الذين جابهم التوفيق في تحديد أو تحديد موقع أدوليس ، كما أخطأ في تحديد موقع بطليموس ثيرون . والدافع إلى انتقاع في كل من الحالتين ونقل موقع أدوليس إلى الجنوب من موقعها الحقيقي واحد . وقد نقل جوسلين أدوليس إلى الموقع الذي يقع إلى الجنوب من موقعها الصحيح . وتقوم عنده ميساء عصب الحالية . والغريب حقا أن ذلك الساحل الذي يقترحه جوسلين يتميز بانتشار الجزر المنخفضة وقنائر الحواجز ويكاد لا يكون هناك أي وجه شبه بينه وبين الموقع الذي تقع فيه أدوليس . وربما كان خطأ جوسلين ميسا على أساس أن مؤلف البريلس حدد المسافة بين أدوليس وبين باب الحب بحوالى ٨٠٠ ستاديا . ولدت براه يحار الشرم سي تعم على عصب باديات لأنه لا بعد عن باب الحب إلا مسافة ٥ ميلا .

Scheff, W. Op. Cit p. 22 (١)

Valantia, B. : Op. Cit p. 243 (٢)

وليس أدل على خطأ حوسلين أيضا من أن الرحلة على أبياس فيما بين أدوليس ومدينة أكسوم تسدعوى ثمانية أيام . وأنه من الصعب أن يحدد موقع أدوليس في موضع عصب لأنها بعد كثيرا جدا عن مدينة أكسوم ويصاح الرحلة إليها أكثر من ثمانية أيام . ووضع أدوليس وتحقيق موقعها في منطقة خليج أسلى على مقربة من مصوع الحانية يكون أكثر صوابا لسببين أساسيين هما : -

أولاً : أن الاتصال بين ذلك الموقع وبين أكسوم في منطقة الطهير على لهصة حبشية يكون سهلا ميسورا ويستغرق وقتا يساهم مع ما قلناه الكتاب القدماء الذين وصفوا الطريق وحددوا عدد الأيام التي تستغرقها الرحلة .

ثانيا : سيكاد يتفق شكل خط الساحل وصفة الخليج وخصيصة مع ما ورد به عن أدوليس في كتابات القدماء .

والخليج كبير ملائم للملاحة يتجه إلى الجنوب ، وتقع عند مدخله جزيرة لصخرة Oréine التي يبدو أن أدوليس قد قامت على مسافة ٢٠ ستاديا منها . وتقع قرية زولا Zola في ذلك الموقع التي قامت فيه أدوليس ، ولو أنها أصبحت صغيرة يسكنها عدد محدود من السكان بعدما ازدهرت مصوع وأسرعمت منها خدمة الملاحة وقيمتها في استقبال السفن وخروج التجارة . ويحدد ذلك الموقع التقاء خط طول ٣٩ درجة و٢٦ دقيقة شرقا مع خط عرض ١٥ درجة و ٢٠ دقيقة شمالا تماما .

أدوليس وخدمة التجارة والملاحة : -

ومهما يكن من أمر أدوليس ، ثباتها وموقعها ، أصحابها ومؤسسيها فإنها كانت في موقع طيب وملام من وجهة النظر البحرية لاستقبال السفن في الخليج الكبير العميق المحصى ، كما هو ملائم أيضا من وجهة نظر النقل ووسائل الاتصال والربط بين خط الساحل ومنطقة الطهير . ولابد لنا من أن نذكر أن ثمة طرقا متعاقبة في قيمتها ، كانت تربط بين أدوليس وبين المناطق الداخلية فيما وراءها ، في كل من الحبشة والسودان ، وتربطها بعض السلع والمستحقات الأخرى إلى السوق الدولية . لما الطريق الرئيسي المطروق فهو التي كان يصعد من ظهيرها السهل المباشر وراء خط الساحل على ارتفاعات لأرتية الحبشية ، ثم

يهبط مع الانحدارات الملائمة ليهبط في نجره عند نحو الشمال الغربي والعرب . السهول السودانية مما حول النيل . وتشير المراجع إلى أن ذلك الطريق كان يمر بمدينة كئوى التي كانت لا بعد عن أدوليس أكثر من مسيرته ثلاثة أيام . ثم تسدعوى الرحلة من كئوى خمسة أيام (١) أخرى للوصول إلى بلدة أكسوم في قلب الأحراش الشمالية من الهضبة الحبشية . وكانت أكسوم في ذلك وقت نقطة الالتقاء الرئيسية والمركز الأساسي التي تجتمع فيه كل الطرق المصاعدة والهاطلة من وإلى السهول السودانية ، وغيرها من الأقاليم السلية فيما وراء النيل .

ونذكر من هذه الطرق طريقين يتجهان إليها من مروي عاصمة وقلب دولة مروي وسينوم ستار (٢) Cynium . والظاهر أن كلا من سينوم ومروي يتوحيدهما الجعراي المعروف كانت مبعي لعدد من طرق ، تنهى إليها من جهات متباينة من بينها السودان فيما وراء النيل غربا . ويعنى ذلك بعبارة أدق أن أكسوم وسينوم ومروي قامت بدور خطير في جميع وتوجيه وتوزيع التجارة ، شأنها في ذلك شأن كل مراكز التجارة التي تستمد كيانها من وظيفتها وخدماتها . ونحن مع ذلك لا نعرف تماما صفة تلك الطرق التي كانت تلتحم ومشرق ، ولكنها فيما يبدو كانت تعمل في تعاون وانتظام . ولكن لاشك في أن الطريق من أكسوم إلى مروي كان أهمها جمعا لامتدادها في قلب أوطان دولتين حرصتا كل الحرص على تنمية البحارة وحدها ، بل لعل ذلك كان من بين مفعوماتها الأساسية . وكان مرور الطريق من أكسوم يتم مع المنحدرات الملائمة إلى سهول كسلا في دنش القاش ، ومنها يتحدد الطريق ويمتد إلى توليس (٣) Tolies بعد أن يعبر أرض اسطانة من الشرق إلى الغرب . وقد حدد إيراستي موقع توليس بالغرب من راد بانا Bannaga التي تقع على مقربة من شمدى ، وعلى مسافة صغيرة من موقع بلدة مروي العديدة . ولعل أهم وأخطر الفترات التي ازدهرت فيها تلك

Theodore Bent, J : Op. Cit

Schoff. W. : Op. Cit.

Warmingfon, : Op. : Cit

p. 143 - 4 (١)

p. 22 (٢)

p. 65 (٣)

المراكز التجارية وان طرق التي تربط فيما بينها وبين مناطق الانتاج من ناحية وبينها وبين أدوليس من ناحية أخرى ، هي التي كانت خلال العصر الذي ازدهرت فيه دولة أكسوم . ذلك أن سلطان الدولة وسياساتها المستقرة من رغبة صادقة في رعاية التجارة وتوجيهها جعلت أدوليس ميناء الدولة الرسمي الذي يمر به كل ما يصدر للخارج من سلع ومنتجات من الحبشة أو من السودان . ولا بد من أن نذكر أن حسن علاقات الجوار بين أكسوم ومروي من جهة أخرى ، كان يدعم التجارة ويؤكد التوجيه إلى أدوليس وموانئ البحر الأحمر . ونحن نؤكد أن دولة أكسوم كانت تضر على مرور التجارة ، وأن تمارس أدوليس وطبيعتها الأساسية . وقد سمحت من طرف تعلقها بذلك الهدف بلحاح الهنود وسددهم بالدخول إلى الميناء والرسو فيها واستخدامها والتعامل في السلع الصادرة منها (١) واستقر بعض اليهود وغيرهم من المشتغلين بالتبادل التجاري في شكل جاليات في الميناء وفيما وراء الميناء .

وتشير المراجع إلى أنهم كانوا يحملون معهم من أوطانهم أو من الأقطار الآسيوية التي يعاملون معها السلع والمنتجات الهندية والآسيوية ، ثم يعودون وقد أُنقبت سقنتهم حمولة من سلع ومنتجات أفريقية سودانية وحبيشية . وقد تم ذلك كله في ظل حرية تامة في التعامل تحت رعاية الدولة . ويمكن أن نصف تلك السياسة بأنها تحطيم حطير لنظام وسياسة الاحتكار . وبدوا أنها كانت سياسة ضرورية ومصمية في ذلك الوقت لأنها تتلاءم مع الرغبة الملحة في تشييط التجارة وزيادة حجمها وتوسيع مجالها .

وهكذا قام النظام الجديد وقوامه حرية التجارة وهدحه نشاط التبادل التجاري والتعامل ، والتعب في أدوليس سعي كثيرة وسجار وملاحون من جنسيات مختلفة محتلمة . وترتب على تطبيق تلك السياسة أو ذلك النظام والأخذ به نشاط في الملاحة في البحر الأحمر من وإلى أدوليس ، كما ازدهرت حركة النقل من وإلى الميناء من منطقة الظهير . وكانت القوافل العاملة على الطرق تحمل في مثابرة وفي انتظام لنقل السلع والمنتجات إلى أدوليس ليتم التبادل عليها . ويعني ذلك من

Kammerer, A. : Essai Sur L' Histoire Antique ... P. 97 (١)

ناحية أخرى أن أدوليس كانت النقطة الأساسية لمساحة كبيرة من أمريقية في ركنها الشرقي والشمال الشرقي ، وأن ذلك الظهير كان يسمع ويكبر . ويمكن أن ندرك تلك الحقيقة الأخيرة على ضوء أمرين .

الأول - ويهمهم على ضوء العلاقات التجارية التي قامت بين مصر العليا الرومانية وبين أدوليس . وتشير المراجع إلى أن لغة طريقا كان يهبط المنحدرات الحبشية الشمالية إلى كسلا ، ومنها إلى النيل ثم يحاذيه شمالا إلى صعيد مصر (١) . وقد أقام الرومان على حدودها الجنوبية مركزا جركيسا عند العتني أو أمويس Ambus لحصيل العوائد الجمركية على التجارة المارة إلى مصر . ولا بد أن يمتدح ضخامة التجارة والحركة على ذلك الطريق ، وأصيه السلع التي تصل من ذلك الطريق ، حتى يبرر ذلك للرومان إقامة مركز جركي . ولعل من العرب حقا أن تصل التجارة والسلع إلى مصر الرومانية على ذلك النحو ، في الوقت الذي مارس الرومان فيه الملاحة في البحر الأحمر وأوغلوا كثيرا في مياه المحيط الهندي . وازدهرت علاقاتهم التجارية بالأقاليم الآسيوية وحصلوا على مسجاتها . ونحن ان كما قد أثرنا هذه النقطة الجديرة بالبحث إلا أننا لن نتعمق في الكشف عنها أو عن تفسير لها . ونكتفي بذلك دليلا على أن أدوليس لم تكن من الموانئ التي خصصت للعبور الروماني من ناحية ، وأن المجال الذي قامت على جسمته وتصريف سلعه ومنتجاته كان كبيرا ، ويرتكز على نقط التجارة التي ثبتت أقدامها في موقع ملائمة في منطقة الظهير الواسع الفسيح من ناحية أخرى .

الثاني - ويهمهم على ضوء ما وصل إلى عملنا عن طبيعة التجارة والسلع الصادرة منها إلى الخارج . وكانت الصادرات (٢) في جملتها من أسبجات المباتية الطبيعية والحيوانية كس العسل وريش النعام وفروخ الخريث وأصداق السلاحف وغيرها . وبدوا أن معظم هذه السلع من أنواع تعتم عليها قبول الاتراض الذي يؤكد أنها تصل إلى أدوليس وغيرها من الموانئ من مناطق بعيدة فيما وراء خط الساحل . وليس ثمة دليل مادي على وفرة الفيلة أو الخريث أو النعام في

Kammerer, A. : Op. Cit.

P. 97 (١)

Schoff, W. : Op. Cit.

P. 284 (٢)

الظهير المباشر حيث الميناء على السهل الساحل أو على المرتفعات الجبلية المشرقة
عن جوف البحر الأحمر .

ولاشك في أن أقرب المواقع التي يحتمل عنها بالثروة الحيوانية والسياسة - مصدر
تلك السلع - هي السهول السودانية المعروفة باسم المطامة الآن وماوراءها غربا
فيما حول النيل الأزرق والأبيض . ومع ذلك كله فإنه ليس من السهل علينا
أن نطلع برأي محدد واضح في تحديد المساحات أو الأجزاء التي انصرف منتجتها
وسلعها بطريق البحر الأحمر وموانئها . هناك من يفترض وصول تلك السلع
من أنحاء بعيدة فيما وراء النيل غربا كدارفور ، ويفترض البعض الآخر علاقات
تجارية مزدهرة مع السودان فيما حول النيل وروافده عطبرة والنيل الأزرق ،
بالإضافة إلى العلاقات التجارية وتجارة المرور إلى مصر العليا والساحل الليبي .
وبعض ذلك من ناحية أخرى اتساع منطقة الظهير وانكماشها بالنسبة لمواني
خط الساحل . وكانت تلك الذبذبة في مساحة الظهير تضييق لظروف معينة
متباعدة من الواقع الاقتصادي ونشاط العناصر العاملة في التجارة من جانب ،
ومن الواقع السياسي واستقرار الأمن في كل من مروي وأكسوم من جانب آخر
وحتى طبيعة الحال لا نملك كل الوسائل التي تمكننا من تقدير تلك العوامل
والتعرف عليها ، بل إنه ليس من السهل علينا أيضا أن نحدد كل الطرق وقيمتها
محددا دقيقا . ونحن نعتقد أن استخدام الجمل قد أسهم في توسيع منطقة
الظهير ، وحمل السلع واستجاب من مناطق بعيدة سما ، بحيث تنقل بها على
مراحل من مركز تجاري إلى آخر . وكان كل مركز من مراكز التجميع Trade
Centres بمثابة نقطة ارتكاز والتقاء تنتهي عندها الطرق من جهات متفرقة ،
ومن ثم توجه إلى المركز التالي حتى تصل إلى موانئ خط الساحل وعلى رأسها
أدوليس . وأصبحت تلك المراكز بقط العمران والتجمع لكن أولئك الذين
اشبعوا بسحرة من سكان محليين أو أجانب . وارتبطت حياة تلك النقط والمدن
بانتظام مرور التجارة واستمرارها .

على أنه إذا ما انتقلنا إلى دراسة الواردات والسلع والمنتجات التي تصل من
الخارج وتمر بأدوليس إلى كل من أكسوم ومروي وغيرها من مناطق الظهير ،
فإن أول ما يجلب انتباهنا ويجدر ذكره . هو أنها سلع مصنوعة في الغالب
وهذا دليل على التقدم المطرد في المستوى الحضاري وارتفاع مستوى المعيشة .

وتأتي في مقدمة تلك السلع والمنتجات الأقمشة والمنسوجات وأدوات الزينة
والزجاج وأطباق الذهب والفضة والححاس والأسلحة كالخنوس والسيوف
والحراش والسهام . ونود أن نمسح بهذه المناسبة ملاحظة عامة ، وهي أن من
بين تلك السلع ضروريات تفتقيرها حاجة العامة والخاصة ، وكماليات فاخرة
تتفق مع مظهر انشطار والقدم الحضاري في دولي مروي وأكسوم . أما
استيراد الأسلحة فمما كان ضرورة تجمعها معومات الحكم والحفاظ على
الكيان السياسي واستقرار الأمن من أجل سلامة التجارة وقواعد التجارة . أما
المواد العددية المستوردة فكانت محدودة نفعة والكمية ، ولا تمثل إلا في رتب
ريثون . ونحن نستوحي من ذلك أمرين هامين تتعلق الأول بمصدر ذلك الثابت
والثاني بطريقة استهلاكه . أما فيما يتعلق بالأمر الأول فنؤكد أن ثمة علاقات
اقتصادية وتجارية كانت تنظم بين أدوليس وبين بلدان البحر المتوسط التي
اشتهرت بصناعة ريت الريثون واستخراجها ، وربما كان ترد إليها من فلسطين
أو من سائر بلاد شام عن طريق مصر . أما الأمر الثاني فيكون نفسه وبما
على ضوء علمنا بحقيقة عامة تتعلق بعنى الأقاليم في ظهير أدوليس - خصوصا
في الأقاليم السودانية - بالثروة الحيوانية وفرة اللحم الحيواني . من أجل
ذلك نحن نقرر أنه ليس من المعقول أن يكون استيراد ريت الريثون من أجل
الحراس الغذائية فقط . والتفسير المقبول أن يكون اهتمام عليه لأغراض دينية
بحسب تحتها العقائد بعدما تسربت المسيحية ، وانتشرت في تلك الأثناء .

ويمكن أن نصل على ضوء الدراسة السابقة إلى تيجتين أساسيتين تتصل
كل واحدة منهما باتجاه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر وقيمة الموانئ
بالنسبة لها . وتبرز النتيجة الأولى قيمة القوة المركزية التي قامت في جوف
النيل وعملت على رعاية التوجيه البحري وفرص الحماية على التجارة وصمان
وصولها إلى موانئ خط الساحل . أما النتيجة الثانية فتبين السياسة الجديدة
التي أطلقت الحربه لكن بعناصر حتى تدرس التجارة وحدها التجارة الأمر الذي
أدى إلى مشاركة كل من انهود ولعرب وغيرهم في تنشيط التجارة وازدياد
حجمها وقيمتها . وثمة نتيجة ثالثة غير مباشرة ولكنها ذات خطر عظيم لا تتمثل
في ازدهار العلاقات الاقتصادية والتجارية بين العالم الآسيوي فحسب ، بل في
الآثار الثقافية أيضا . وبكيفية الإشارة إلى أن العلاقات مع الهند أثرت وأدت
إلى دخول الفطن إلى جوف النيل الأوسط في وقت مبكر جدا .

الفصل الثالث

باضع العربية في خدمة التجارة السودانية

النشاط العربي في ميدان الملاحة والتجارة في البحر الأحمر
قبل الاسلام - اتصالاتهم بالساحل السوداني في فجر
الاسلام - قيام ميناء باضع - تحقيق موقعها والحديث عن
مكائنها - انهيارها ونهاية العهد بها - دورها في خدمة
التجارة والنوكلات المسيحية السودانية من القرن الثامن
الى القرن الثعاى عشر الميلادى .

باصع العربية في خدمة التجارة السودانية

لم يخل فصل من الفصلين السابقين من إشارة إلى ظهور العرب وسكان الجزيرة العربية ودورهم الابحاثي في خدمة التجارة والاستغال بها . وهم في الحقيقة كانوا ضمن الوسطاء الذين سموا من أجل الحصول على سلع ومنتجات أفريقية سودانية . وكان ذلك الدور يتم النشاط الكبير الذي مارسوه في احضان البحر العربي والمحيط الهندي للاتصال بأقطار وحزر العالم الآسيوي . ولقدوا منفردين بتلك القدرة على الوصول الى الهند وغيرها في فترة غير قصيرة ، وعلمدين في خدمة التجارة مع الشرق . ودورهم في مياه البحر الأحمر لا يقل خطورة عن دورهم في البحر العربي والمحيط الهندي . ويبدو أنهم شاركوا عددهم من اليونان البطالة والرومان في ركوب البحر والاستغال بالوساطة التجارية . ومع ذلك فهم لم يقوموا بدور الوساطة والاتصال بموانئ ساحل البحر الأحمر ومن ضمتها موانئ الساحل السوداني فقط ، بل تراهم يصعدون أقدامهم ويتوعدون الى الداخل ويتسربون ويستقرون ويلعبون دورا خطيرا آخر في ارساء قواعد حضارة وثقافة تنبثق من صميم الحضارة في جنوب شبه الجزيرة العربية . ويعني ذلك من ناحية أخرى أن نشاط العرب واشغالهم بالوساطة التجارية واحتكاكهم بالحناب الأفريقي المواجه لأوطانهم كان أقدم من ظهور الاسلام والمسيحية ، وسابق لقيام الدولة الاسلامية الكبرى بقرون كثيرة . وإذا كنا نؤمن بدورهم في التجارة والوساطة التجارية فإن خروجهم من أوطانهم في شكل موجات وهجرات الى الأجزاء والمناطق فيما حول شبه الجزيرة العربية طبيعي ، وكان يحدث دائما . ويمكن للباحث في التاريخ الطويل لأي قطر من تلك الأقطار أن يتتبع خروج تلك الموجات البشرية ووصولها واستقرارها ونشاطها . ويعمل بعض العلماء خروج تلك الموجات والهجرات وانتقالها الى أوطان بعيدة بموامل يكون تفسيرها وجيها من وجهة نظر المناخية والاقتصادية البحتة ، ويصوّرون أن ظروف الفقر المائي والبيئي في شبه الجزيرة العربية تدفع الجماعات والقبائل الى ممارسة الهجرة طلبا لبيئة أفضل أكثر سخاء وغنى . ومع ذلك فاننا نتصور أن ثولثك الذين

ما حاروا واستقروا في ظهير خط الساحل الغربي للبحر الأحمر والحشة والسودان كانت أعدادهم محدودة ، وأنهم ذابوا في الوطن الجديد ولكنهم خدموا التجارة والنشاط التجاري ، كما أسهموا في تطوير الحضارة . وفي جذور الحضارة في مملكة أكسوم ما يوحى بذلك الاتصال والاستقرار الذي قام به العرب . وقد أشرنا من قبل إلى أن اعتناق أكسوم لبدء حرية التجارة أعطى الفرصة لمعاصر متباينة بالأسهام في ممارسة التجارة . وليس عريضا بطبيعة الحال أن تمتلئ بعض المعاصر العربية المقامرة إلى الجانب الأفريقي في حوض النيل ، كما انتقلت واستقرت بطريقة مماثلة إلى شرق أمريكية ، وبعض أجزاء من جنوب شرق آسيا الموسمية .

وليس ثمة شك في أن البعث الذي ترتب على ظهور الإسلام وقيام الدولة العربية الإسلامية الكبرى منح العرب الفرص الثلاثة تماما للسيطرة على تجارة البحر الأحمر . ويعنى ذلك أن التطور الذي طرأ على المركز السياسي للعرب أثر بدوره على مركزهم في خدمة التجارة . وهذا أمر طبيعي لأن قيام الدولة الإسلامية أدى إلى تدهور السيطرة الرومانية واليونانية حتى كادوا لا يمارسون الملاحة في البحر الأحمر . وذلك رأى وبعيه في تسريع ازدياد النشاط العربي في البحر الأحمر من جانب ، واحتلال بعض النقاط والمواقع الهامة على شواطئ الساحل الغربي لممارسة التجارة مع السودان وسائر الأقاليم الأفريقية بطريقة أحسن من جانب آخر . ومع ذلك فإن ثمة رأيا آخر يرى صاحبه أن ظهور القراصنة في مياه البحر الأحمر وتهديدهم المباشر لمصالح التجار العرب ، دفعهم إلى احتلال تلك المواقع كنقطة استراتيجية لحماية مصالحهم وتأمين مراكزهم وتجارتهم ونشاطهم الملاحي في خدمة التجارة . ونحن على ضوء أي من هذين الرأيين يمكن أن يتصور ذلك النشاط العربي في صورة واضحة ، وأنه كان نشاطا حرا لا يخضع لتنظيم الدولة الإسلامية أو إشرافها وإن كانت تباركه ، لأنه يعنى توسيع نفوذ العرب والمسلمين ، وتيسير مهمة الدولة في مد نفوذها وسط سلطاتها ، ويتمثل ذلك النشاط في انتقال عناصر وجاعات هاربة من الحرية العربية واستقرارها في بطن منتجة مستغاة منتشرة ، يذكر منها ناصع وأوناس ودهك وديلع وبربرة وسواكن . وقد أثمر استقرار العرب إلى باضع القرية من الساحل السوداني والإقليم السودانية في ظهير خط الساحل ، وزيادة النشاط في تصريف المنتجات ، حرية سواكن ثريين . وكانت الثمرة الأولى هي الاتصال الإيجابي مع السودان

والإقليم السودانية في ظهير خط الساحل ، وزيادة في تصريف المنتجات وحجم التجارة التي تتجه إلى العالم الخارجي . أما الثمرة الثانية فتتمثل في فتح المجال أمام تسرب بعض القبائل العربية واستقرارها حتى تمكنت أخيرا من عرب السودان . وإذا كانت هاتان الثمرتان قد نجحت في المدى البعيد ، فإن بعض الكتاب يشير إلى أن ظهور باضع وقيامها بخدمة النشاط التجاري كان سببا مباشرا ومعقولا لاندواء واختفاء بعض الموانئ القديمة على الشواطئ القريبة ، والتي يرجع العهد بها إلى نشاط العصر البطلمي (١) . وطبيعي أن ينتهي العهد بتلك الموانئ بعد أن وجدت التجارة الخارجية للسودان طريقا أفضل ومراسي أكثر أمنا . بل إن هناك من يتصور أن سيطرة العرب على موانئ خط الساحل ووقوعها في قبضة التجار العرب المسلمين جعل موارد الحشة وتجارها الخارجية تقع في أيديهم ، واحتفت نبعها لذلك بعض المدن والمواقع الهامة التي كانت تعتمد كيانها من مركزها في خدمة التجارة كبندة أكسوم دائما (٢) .

وباصح - في نظرنا - أول الموانئ التي أسهم العرب في تأسيسها على خط الساحل السوداني منذ فجر الإسلام . ومع ذلك فإن من أهم الملاحظات الجديرة بالذكر أن قيام باضع ونشأتها والدور التي أسهمت به في خدمة الملاحة والتجارة الخارجية للسودان ، لم يخضع لإشراف أو نفوذ الدولة الإسلامية الكبرى في أي مرحلة من مراحلها . حقيقة أن بعض الجزر المتنازعة المتعلقة على طول امتداد خط الساحل العربي للبحر الأحمر الغربي كباصع ودهك ، قد استخدمت كمنحى لبعض المعاصر لبحر المغرب فيها في عهد أمير المؤمنين عمر ابن الخطاب ، لكن ذلك لا يعنى مطلقا ولا ينهض دليلا على أن الساحل السوداني أو الجزر القريبة منه قد خضعت أو أدخلت في نفوذ وسيطرة الدولة الإسلامية . وليس ثمة دليل على سياسة عربية إسلامية رسمية كانت تتخذ معالم ذلك الاتصال بين تلك النقاط والموانئ والحرر وبين الدولة الإسلامية . وتؤكد المراجع المعاصرة أن الساحل الغربي لليبحر الأحمر جنوب عيذاب على الأقل لم يدخل في أي صورة من الصور في نطاق الحكومة الإسلامية أو يخضع لإشراف من جانبها

(١) Hebbert, : El Rib, A Red Sea Island, S N R. 1935 p. 308

(٢) الشاطر بيل - معالم تاريخ سودان وادي النيل صفحة ١٠ و ١١

إلا في وقت متأخر لحاية في العصر الملوكي في حوالي القرن الرابع عشر الميلادي . ولا يعني ذلك من ناحية أخرى أن الدولة العربية الإسلامية كانت تسيطر على البحر المتوسط ، وأنها جعلت البحر الأحمر واستقطت من حسابها ، ولكن فيما يبدو أنها اكتفت بنشاط العناصر العربية غير الرسمية ، الذي يتمثل في السيطرة على تجارة البحر الأحمر ، وانتهت من صميمها إلى المحافظة على مركزها في البحر المتوسط ورعاية كل الطرق البرية بين آسيا وأوروبا . من أجل ذلك تشير إلى أن نشاط العناصر العربية وانتقالها واستقرارها على الساحل العربي للبحر الأحمر وممارستها خدمة التجارة والملاحة ، إنما يمثل استمرارا لنشاط العربي القديم الذي قام فيه العرب بدور الوسيط التجاري في البحر الأحمر وغيره من البحار والمحيطات المجاورة . ويمكن القول أن انتقالهم واستقرارهم على الساحل السوداني لا يعنى غروا أو فتحا ، بل كانوا يتسربون بطريقة سلمية بحتة . ونشاط العرب واستقرارهم وتسربهم وإن كان يمثل جهودا فردية ، فإنه تمخض عن نشاط اقتصادي خطير ، وزيادة في مرور التجارة . وأصبحت باضع بمثابة رأس الحرس الذي مكن بعض القبائل العربية من المهاجرة والانتقال وتثبيت أقدامهم على أطراف الوطن الجديد في السودان .

والحديث عن عروبة باضع حديث طريقه ، لأنه يبرز قيمة ذلك المنفذ كطريق دخلت منه بعض العناصر العربية التي عبرت السودان . وتشير إلى أن ذلك المنفذ اشترك مع المنفذ الشمالي - طريق مصر - في وصول العرب إلى أبواب السودان ، فدقوها في هراة ولبن وتسربوا منها وانتشروا حتى احتلوا مضاربهم في أوطانهم الحالية . ونحن نقول أنهم دقوا أبواب السودان ودخلوه في لبن وهراة لأنهم لم يحتلوه قسرا ولم يشنوا حربا حقيقية على سكانه . ويبدو أن العناصر والحالات والقبائل التي انتقلت إلى باضع وعاشت فيها وتسربت منها قد اختلطت بالعناصر الوطنية الأفريقية من سكان منطقة الظهير المجاور مباشرة ، وإلى تدل لغتهم ولهجاتهم على أنهم متأثرون باللهجات الحبشية السامية . ويؤكد جغرافيو العرب من ناحية أخرى أن غرب باضع وأصحابها كانوا متأثرين من حيث الصفات العامة بسكان الظهير من الحبشة ، وأنه كان لهم في أديهم ثقبوب تتدل منها الحلقات ، وكانهم يتشبهون بالهدوة والبنى عامر . ويقوم ذلك دلتلا وأصحا على أن العرب في باضع كانوا على علاقات قوامها الود والصدافة وربما التزاوج والاختلاط مع سكان منطقة الظهير . ونفس ذلك من جانب آخر

ماعنيه يكمنه تسرب العرب والدم العربي والثقافة العربية ، واتمهيد لاستقبال قبائل وجماعات عربية أكبر وأكثر عددا .

وإذا كان الحديث عن عروبة باضع سهلا وممكنا ، فإنه ليس من السهل علينا أن نصل إلى تحقيق دقيق موفق للتاريخ الذي قامت فيه واستخدمها كميناء ، ولا إلى تاريخ استقرار العناصر العربية لتماوس نشاطها في خدمة التجارة والملاحة ، ومع ذلك فإنه يمكن القول بأنها قامت على أصبح تقدير في فجر الإسلام في أواخر القرن السابع الميلادي . كما يمكن للباحث أن يتتبع تاريخها وقبعتها خلال القرون الخمسة الأولى من قيام الدولة الإسلامية الكبرى . وقد ورد ذكر باضع العربية عندما أشار إليها المقرئ الذي أورد ذكر ما كان من أمر مراد عبد الله ابن مروان آخر حكام بني أمية عن طريقها سنة ٧٤٩ ميلادية ، وذكرها اليعقوبي في القرن التاسع الميلادي ، ثم أشار إليها الحمداني في القرن العاشر الميلادي . وتؤكد كتابات هؤلاء جميعا وغيرهم عروبة باضع ونشاط سكانها ومجهوداتهم المتواصلة في خدمة تجارة بحر القلزم - الأحمر - والساحل السوداني والظهير المسيح في الأقاليم السودانية . ويرى ذلك من ناحية أخرى كل البقيا والآثار التي تم العثور عليها في أوائل القرن الحالي . بل أنها تؤكد أنها من نفس العرب ومن صنع أيديهم ، ومركز نشاطهم . ومع ذلك كله فليس ثمة إشارة ولو من بعيد إلى تاريخها أو تاريخ قيامها على وجه التحديد .

وعندما ينتقل بنا الحديث إلى البحث عن الموقع الذي قامت فيه باضع العربية فإن ذلك لن يكون سهلا ، لأن كتاب العصر الإسلامي من المؤرخين والجغرافيين وأصحاب الحرائط الجغرافية المشهورة ، لم يتركوا لنا إشارة أو قولا لييسر ذلك الأمر أو يفسروه . ويمكن القول أن موضعها ظل مجهولا مبهما خلال قرون طويلة ، ومنذ أن دخلت منذ وقت بعيد في دور التدهور والنهاية والفتاء . ولم تكن ثمة محاولات للكشف عنها أو تحقيق موقعها والتعرف عليه ، كما لم تسل كغيرها من موانئ خط الساحل السوداني قسلا من الاهتمام . وكانت أول تلك المحاولات في وقت متأخر للغاية ، في أوائل القرن العشرين على يد الأستاذ كروفت الذي كشف النقاب عن موقع بطليموس فيرون . ويمكن تفسير ذلك على ضوء علمنا بأن ليس ثمة تسجيلات هامة في كتابات الرحالة والكتاب تثير البحث أو تكفل للباحثين هداية ورشدا . وجاء التعكير في تحديد موقعها والكشف عنه

والشاعر عليه بعد أن رار الساحل السوداني في حركته المعروف باسم حور
برارب كثير من الرحالة والمستكشفين خلال القرنين التاسع عشر والعشرين ،
وكانت من أهم نتائج التي توثقت على تلك الزيارات المنشور على نقايا وآثار
سنة محيرة معجزة قائمة على جزيرة صغيرة للغاية تعرف باسم جزيرة اريج .
وقد وصف الأسناد محليين الذي عشر صغر حرائقها على اثنتين كتب اسمه
البريه ، يرجع تاريخ أصلها إلى ٩٩٧ ميلادية ويرجع الآخر إلى ١٠١٥ م . ومع
ذلك فإن هذا الكشف والوصف لم يجذب الانتباه نحو بقايا باصع العربية ، بل
اعتبرها مؤلف دليل البحر الأحمر (١) بقايا ميناء آخر سابق ، هو بطليموس
ثيرون البطلمية . وما زال دليل البحر الأحمر يضم ذلك الخطأ ويصر عليه رغم
مجاجاته للحقيقة . وهكذا ظلت باصع لا تثير انتباهها ، وكان موقعها وأمرها
مجهولا حتى أجمع كروفت الكشف عنه وعن غيره من المواقع التي قامت حينها
موامي أو مرائي أو مراكز على خط الساحل السوداني جنوب سواكن . وليس
عريبا أن يحدث ذلك فتلك صفة موامي الساحل السوداني تقوم وتحيا وتزدهر
في ظل قوة تساندها ، حتى إذا ماتراخت وضاع السند ، تدهورت وضاعت
قيمتها حتى يحبو ذكرها وتصبح نسيا منسيا .

وقد تمكن كروفت في رحلته الثانية التي قام بها واستخدم فيها طريق البحر
من سواكن إلى خور نوارات ورأس قصار على الحدود السودانية الأيرمية ،
وكشف خلالها البقاي عن موقع بطليموس ثيرون من الوصول إلى سائج أصينة
خطيرة عن الموقع الذي قامت فيه باصع . وكان وصول سقيته إلى خور
نوارات ومروره بجزيرة فارجين Fargie وكوم الأحجار المعروف باسم مشيتري
فألح الخير في التعرف على موقع باصع . ويستق ذلك من اطلاعه على كتابه
مأثور الحموي - معجم البلدان - الذي أورد عند ذكر باصع بيتا من الشعر
للشاعر ابن قلاؤس الاسكندراني ، وردت فيه كلمتي مشيتري وخرائب باصع .
وقد استدل كروفت من ذلك على أن تلك الخرائب التي توجد على جزيرة اريج
قرب مشيتري هي بقايا باصع العربية ، لأن الأسماء الأخرى التي أوردتها

British Admiralty : Red Sea & Gulf of Aden Pilot (١)
1944, P. 288

الشاعر ما زالت باقية قائمة ومداولة حتى الآن . ويعني ذلك بل قد يؤكد أن
باصع قامت على جزيرة الريح ، وأن تلك الخرائب والآثار والبقايا التي عثر
عليها الرحالة لا علاقة لها مطلقا ببقايا بطليموس ثيرون البطلمية . وتقع جزيرة
الريح على خط عرض ٢٨ درجة و ٩ دقائق وخط طول ٣٨ درجة و ٢٨ دقيقة
قريبة للغاية من خط الساحل ، ويكاد يربطها به لسان من الأرض غير المستوية
ليبدو صخرها في بعض المواقع . ويدل اختيار ذلك الموقع على سلامة التقدير
بالنسبة لطبيعة السواحل المرجاني بحذاء الساحل من جانب ، وعن المنطقة الضلعية
المثلثة في دلالة بركة من جانب آخر . وعلى الرغم من وضوح تلك النتائج من
جانب ، ووجود الآثار ذات الكتابة العربية من جانب آخر ، فإن صالح ضرار
وهو من البجاة المهتمين بدراسة تاريخ السودان يعتقد أنه من الأصوب وضع
باصع في الموقع الذي تقوم فيه مصوع الحالية . وقد حاولت أن أصل إلى قرار
في ذلك الأمر وأن أتحري الحقيقة ، فالتصت ببعض البجاة من الشئ عامر ،
فذكروا أن باصع هي مصوع الحالية . ومع ذلك فاني أعتقد أنهم من غرط تعلقهم
بذكرى باصع وشهرتها وقيمتها وخدماتها أطلقوا اسمها على مصوع . وربما كان
مقصدهم من ناحية أخرى أن باصع - الميناء - اسم يطلق على كل ميناء في حدود
أوطانهم . وليس من السهل علينا على كل حال قبول رأي صالح ضرار ، لأن
باصع خربت وانهارت ، وليس في تاريخ مصوع ما يوحي بأنها كانت لم تنهارت
واختفت ، ثم عادت لنحيا من جديد .

ويغلب على الظن أنها خربت وانهارت وهجرتها التجارة والملاحة خلال القرن
الحادي عشر الميلادي ، عندما تحولت عنها التجارة وانصرف عنها النشاط العربي
وانتقل إلى مواقع أو موقع آخر . ويبدو أن تحديد التساريخ أو الوقت الذي
خربت فيه باصع نقديري بحث ، ولا يستند إلى وثيقة أصيلة أو إلى إشارة وردت
في سياق الحديث عنها . ويعتمد في تقدير ذلك التاريخ على ضوء علمتنا بأن
الشاعر - ابن قلاؤس الاسكندراني - قد غرقت سقيته قرب جزيرة دهلك
سنة ١١٦٨ م ، وأنه مات في عذاب سنة ١١٧٢ م . ولما كان الشاعر قد صور
باصع في شعره في صورة خرائب لأحياء فيها ، فإن ذلك يعني أنها خربت في
تاريخ سابق لتاريخ مروره بها وهي سنة ١١٦٨ م . وإذا علمنا أن أحدث اثر
كتابي عثر عليه ضمن خرائبها يرجع إلى سنة ١٠٧٣ ميلادية ، فإن
ذلك يعني من ناحية أخرى أنها خربت في تاريخ لاحق لتاريخ ذلك الأثر المكتوب .
ومن أجل ذلك يظن أنها خربت وانتهى العهد بها كميناء في فترة تمتد فيما بين

سنة ١٠٥٠ ميلادية وسنة ١١٥١ ميلادية • وانهارها خلال قرن من الزمان
معقول ، لأنه ليس من المعقول أن ينهار باضع وتتحول إلى خرائب في يوم وليلة ،
ولا بد أنها تدهورت كثيرا قبل أن تصل إلى حد الانهيار والزوال •

ولكن لماذا كان التدهور ثم كان الانهيار والزوال ؟ هل تخلى التجار العرب
عنها لأنهم تحولوا عن التجارة وبغدهم التجارة ؟ أو أنهم تحولوا عنها لأنها لم
تعد صالحة - في نظرهم - لتحقيق أغراضهم الاقتصادية ، أولاها لم تعد صالحة
لاستقبال السفن وخدمة الملاحة والتجارة ؟ ليس من السهل علينا بطسعة الخيال
أن نصل إلى تحديد عامل أو عوامل محددة تفسر ذلك التحول الحطري الذي أسدل
ستار النهاية على فصل آخر في حياة الموانئ على خط الساحل السوداني ، وأهوى
دورها الحطري الذي نهضت به خلال خمسة قرون متوالية في خدمة التجارة
الخارجية للأقاليم السودانية والنيية • ومع ذلك فإن سكان الظهير من البنى
عامر وغيرهم يحاولون تبرير ذلك في قصتين يرويها الرواة • وتحكي كل قصة
من هاتين القصتين - حسبما يتصورها الراوي - العامل الأساسي لتلك النهاية
التي أسدلت على باضع ستار النسيان • وتدور القصة الأولى حول بقص - لاند
أنه خفي - في الموارد الغدائية ، الأمر الذي ترتب عليه حدوث المجاعات وتواليها
حتى اختفى سكان الميناء ، ولاحق سكانها القحط حتى فروا منها هاربين • أما
القصة الثانية فتصور هجوما شنته شعبة من جماعته أو قبيلته البنى عامر على
الميناء (١) ، وسحقت وتخريبها وانزال الأضرار الجسيمة بها ، حتى هزتها العناصر
العربية ومن عاش في كتفهم من تجار وعاملين في خدمة التجارة • وقد قل أن
نناقش كل قصة من هاتين القصتين للوصول إلى رأي سليم فيما يتعلق بتخريبه
باصح أن تشير إلى أن الأستاذ هبرت رفض قبول كل من هاتين القصتين •
وجاء الرضى بعد أن زار خرائب باضع على جزيرة الريح وخصى بعساياها
وخرائبها ، وشاهد عددا كبيرا من محازن المياه فيها • وسجل لنا بعدئذ
تعليل آخر يفسر به تخريب الميناء وتحول التجارة عنها وزوال مينائها • وقد يرى
هبرت تعليله أو نظريته على ضوء النتائج التي حصل عليها بعد أن فحص محازن
المياه التي وحدها مطبورة بالطين ، وقد احتلط به كثير من البعوض المعروف بأنه
حامل لمرض الملاريا • وتصور هبرت بناء على ذلك مرضا وبائيا حملي ذلك

(١) 6-543 PP. Some Red Sea Ports J. W. Crawfoot

المعوض هدد سكان باضع ، وبسبب في موت الكثيرين وفروا من أبعث عذبه
حيريه إلى ماضي أخرى ، فتدهورت الميناء وتحولت عنها أسس والتجارة آخر
الأمر • والغريب أن يتشامم هبرت إلى ذلك الخد ولا يعترف أو يفتتح بفكره
احتماء الموانئ المقاحي على الساحل السوداني • ولعله فاعل ذلك لو أنه اهتم
بدراسة الجغرافية التاريخية للموانئ على طول خط الساحل ، حتى يدرك أن
ظهورها وازدهارها في خدمة التجارة والملاحة تكون لفترة محدودة عادة ، تعددها
الظروف المحيطة بالعاصر أو القوة التي تعبر سلطاتها على الساحل وتسيطر
عليه أو تضعده • وقد أشرنا من قبل إلى أن تحل تلك القوة عن مركزها
وتدهورها أو تخليف قبضتها على التجارة لسبب من الأسباب إنما يعنى بالتالي
اضمحلال الميناء وانهارها وضياع قيمتها تماما وربما إلى الأبد • وبسبب ذلك إنما
نحتاج إلى الوصول إلى قرار فيما أصاب القوة التي كانت تساعد باضع
وتضعدها • هل حقيقة أن مرضا وبائيا يمكن أن يبرر موت الكثيرين وفروا
الآخرين ؟ وإذا كان ذلك مبررا معقولا فلماذا لم يتعرض باضع لفزو بعوض
الملاريا إلا بعدما حلت التجارة حصة قرون طويلة ؟ الواقع أننا لا يمكن أن نتصور
ذلك الذي يفترض هبرت ، لأنه ليس من المعقول أن تعرض منطقة الظهير لسواكم
الماء وظهور المرك حتى تنمو فيها يرقات البعوض في يوم وليلة • ونحن عندما
نحاول البحث عن تعليل معقول لاجتماع باضع وتحول التجارة عنها ، وفروا عنها
إلى كل من سواكن وعيداب ، لا يجب علينا اعتماد دلالة كل من القصتين المشار
إليها من ناحية ، كما لا بد لنا من أن نعرض سببا يجعل من عيداب أكثر أمنا
وملاحة واستجابة لخدمة التجارة من ناحية أخرى • ونعتقد أنه ليس من الممكن
أن يحدث ذلك الافتراض ، إلا إذا افترضنا اضطرابا ووحى وعدم استقرار في
ظهير باضع أو في باضع ذاتها ، يترتب عليه عدم وصول القوافل أو عدم انتظامها
على أقل تقدير من الأقاليم السودانية فيما حول النيل • وقد يتعلق بأهداب
ذلك الافتراض لأنه ليس ثمة خطر يتعرض له ميناء على خط الساحل أكثر أو
أشد من أن يسقط وصول القوافل إليها أو أن يضطرب انتظامها • ذلك أن موانئ
الساحل السوداني كانت دائما في خدمة ظهير بعيد كل البعد ، وأن الطرق التي
تستأب في منطقة الصحراء وشبه الصحراء ، وتعتبر التلال إليها من الداخل مثل
شرايين الحياة ، وأنه لا يمكن للموانئ أن تحيا دون أن يتنظم المرور ووصول
سجارة من مراكز الإنتاج ومناطق لجميع السكان فيما حول النيل ورواده •

ولا بد لنا من أن نتصور حدوث ذلك الاضطراب وتلك العوضى في منطقة الظهير المباشر ، وأنهما كما مسببا في اعدام الأمن وتهديد التجارة ومرور القوافل و تنظيمها . ونبرير أو تفسير حدوث تلك العوضى في منطقة الظهير المباشر أو طائ السحابة ، يمكن أن يكون على صورة علمنا بأمرين هما .

أولا : طبيعة السكان في تلك المنطقة والظروف السائدة في أوطانهم .

ثانيا : طبيعة علاقاتهم بأهل وسكان باصع الذين يرعون التجارة وترتبط حياتهم بنظامها .

وعلى الرغم من قلته ما لدينا من معلومات عن سكان مملكة جازين والبعاربة التي كانت تقع في ظهير باصع مباشرة ، إلا أننا ندرك تماما أن مشاركة هؤلاء السكان من البعارة للعرب في باصع في خدمة التجارة والملاحة غامضة . ومع ذلك فهي في بعض ما لا تزيد على كونها علاقات ود وصداقة تؤمن وصول القوافل وعبورها في الفروب الصحراوية من قلب أوطانهم . وربما كانوا يضمون اليهم في خدمة النقل ، كما يستخرون خبرتهم في تسيير مرورها من مراكز التجميع التجاري على النيل النوبي إلى باصع . ويمكن القول ان الصداقة والود وربما الاختلاط والتزاوج بينهم وبين العرب ، وإن خلقت نوعا من الألفة ويسرت مرور القوافل وانتظام وصولها إلا أنها لا تعنى مطلقا تغيرا كبيرا في طبيعة استجابة العالين عليهم ، والتي تقوم على أساس النفور من البحر وخدمة البحر . وربما كان الاضطراب نتيجة طبيعية ومباشرة للصراع بين القبائل البعاربة التي كانت تريد في اعدادها وتمارس توسعا في أوطانها . ومعهم لأن نمو جماعة وتوسعها ومحاولتها توسيع أوطانها في البيئة الرعوية على حساب جيرانها يؤدي دائما إلى صراع وقتال ونزاع واضطراب عام . من أجل ذلك فإن القصة التي صور فيها السكان حدوث صحاح على باصع وتعرضها لخطر من الداخل تغرب بنا من الحقيقة إلى حد بعيد . وأن ذلك يعنى من ناحية أخرى اضطرابا ووعسى في منطقة الظهير المباشر ، وأن ذلك الاضطراب وحده كغيب لعدم انتظام وصول القوافل من الداخل . وعدم انتظام وصول القوافل يدعونا من ناحية أخرى إلى الاعتقاد في صحة ادعاء أصحاب القصة الأولى التي صورت النقص في الغذاء وحدث المجاعات حتى فر عن باصع أصحابها . ولكي نزيد الصورة وضوحا ، يذكر أن

الصراع والفتنة بين القبائل المحاورة في ظهير باصع أدى إلى انعوصى والاضطرابات وحدث المجاعات ، وربما تبع ذلك كله الهجوم المباشر الذي قامت به جماعه معادية لمملكة جازين التي كانت تستفيد فائدة كبيرة من استمرار باصع في تأدية مهمتها في خدمة التجارة والملاحة الدولية .

هكذا كانت العوضى وكان الاضطراب وربما كان الهجوم والتوتر في العلاقات ، وكلها أسباب مباشرة ومعقولة تبرر تحول التجارة ووصول القوافل عنها إلى ميناء آخر يتوفر فيه الأمن ويسود النظام . وربما كانت عيذاب التي كانت تخضع لسيطرة حصرية تحفظ الأمن الذي يعتبر ضروريا لاستقرار التجارة وتمشيه كل القوافل في طريقها من النيل إلى الساحل ، المائس الخطير الذي ظهر في الميدان . ونحن نتصور من أجل ذلك أن ثمة منافسة كانت بين باصع وعيذاب خلال فترة ما ، انتهت بانتصار باصع وتحول التجارة عنها ، خصوصا وأن الظروف المعاكسة لتجارة كانت تجعل بمصيرها وزوال عزها . وود أن نذكر بل أن تؤكد حدوث هذه المنافسة ، وإن كنا لا نملك الأدلة التي تمكننا من تقرير الفترة التي استغرقتها . ومع ذلك فلا بد من أن نفترض أنها كانت واستغرقت فترة طويلة إلى حد ما ، لأنه ليس من المعقول أن تتحول كل التجارة عن باصع إلى عيذاب وسواكن في يوم وليلة .

باصع وخدمة دويلات النيل المسيحية :

خدمت باصع تجارة الأقاليم السودانية خلال خمسة قرون على الأقل ، كانت تسيطر فيها بعض الدويلات المسيحية على مساحات وأجزاء كبيرة من الأراضي ، فيما حول النيل النوبي والروافد البلية ، جنوب مصر . وكانت السلع المختلفة من المنتجات السودانية كسمن الفيل وريش النعام والعبيد وغيرها تصل إليها من الداخل ليتم التبادل بها على الروائح والأمشيات والمنسوجات والأسلحة وغيرها من السلع والمنتجات المصنوعة . وبات العرب أصحاب باصع وسطاء بين القوافل وتجارة القوافل الواردة إليها ، وبين السمن الكثرة التي تستقبلها من جسيات وجهات مختلفة ، وتصل إليها من مناطق بعيدة كالهند ومصر وغيرها . وبماصر ذلك النشاط لشاطا من نوع آخر استمر فترة طويلة كان مسرحه في إقليم العنساى الصحراوى فيما بين تلال المحرا الأحمر والنيل النوبي

شمال خط عرض ٢٠ درجة شمالاً . ويمتد ذلك امتداداً من رغبة مصر دعت العرب والقبائل العربية للبحث عن المعادن والتعدين في شمال شرق السودان .
 محصول على الذهب . وقد تسرب العرب فعلاً إلى تلك المواقع التي ذاع عنها اسم الذهب والذهب من الذهب . من أسوان جنوب مصر ومن باصم . ويحيط
 العرب المعروفين أيضاً بالحدود حيث من الذهب والذهب معهم اسم والحدود
 العربية الإسلامية . ويعني ذلك أن كل من دافع وأصبح بأسوار كانت بمثابة رأس
 الحصى الذي يمر للعرب لتسرب . . ويعتبر ذلك التسرب واليهود عن الذهب
 والاستقرار حول مواقعه التي حين ، ضرباً من صيوب النشاط الاقتصادي .
 ومرتب عليه من ناحية أخرى انتقال العرب في أوجاج وجماعات وموجات متتالية
 من شبه الجزيرة العربية ومن مصر إلى شمال شرق السودان وعلى حدوده ،
 حيث استغلوا بسكانه ومارسوا حياتهم وغرسوا ثبته الحصار العربية
 الإسلامية . ولا يمكن للساحل أن يوغل في الخدمات عن الدور الذي قامت به
 باصم في خدمة ذلك التسرب أو في خدمة تجارة الأقاليم السودانية والدويلات
 المسيحية دون أن يتعرض للتعرف على بعض الحقائق الهامة . وتعلق الحقيقة
 الأولى بطبيعة العلاقات بين باصم وبين الدويلات المسيحية في السودان والحبشة
 التي كانت تجد في ساحل البحر الأحمر منفذاً مفتوحاً لا يخضع للتعهد السياسي
 المباشر للدولة الإسلامية الكبرى . أما الحقيقة الثانية فتستق من واقع العلاقات
 بين الدويلات المسيحية من جانب ، والعرب - الباحثين عن المعادن - والدولة
 الإسلامية وتقودها وقوتها من جانب آخر . وإذا تفادينا الأمر من زاوية
 الرسمية فإن الهدنة والمهادنة كانت صفة العلاقات التي سادت بين الدولة
 الإسلامية العربية في مصر وممالك النوبة المسيحية . وكانت معاهدة ابغيط
 تنظم تلك العلاقات تنظيمها عاماً ، وتضع الأسس الحسنة لحسن الجوار .
 ونحن نعتبر تلك الروح مدعاة للتعاطف والاقبال على التعاضد والتعامل بين
 مسيحيي النوبة والعرب التجار في باصم ، خصوصاً وأنهم لم يكونوا في جزيرتهم
 وشاطئهم يدخلون في نطاق أو سيطرة الدولة الإسلامية العربية الكبرى .
 وحتى في الفترات المتباعدة التي ساد فيها الخصام والاحتكاك والقتال بين
 ممالك النوبة المسيحية وبين مصر ، لا يمكن أن يكون هناك رد فعل أو صدى
 يعكر صفو العلاقات مع العرب باصم ، أو يعطل مزور التجارة اليها من مراكز
 التجميع على النيل النوبي . وليس ثمة شك في أن دويلات النوبة والحبشة
 كانت تعمل جاهدة للمحافظة على أطياف العلاقات معها ومع سكانها العرب ،

لأنها كانت قدراك قيمتها وأهميتها كمعقد لمرور التجارة لا تتحكم فيه الدولة
 للإسلامية . ولم تشر المراجع إلى احتكاك في أي صورة من الصور بينهم وبين
 التجار العرب ، كما أنه ليس ثمة محاولة إيجابية قد بدلت لامتزاجهم من
 السيطرة على باصم وخدمة التجارة والملاحة . وهم عندما حافظوا على باصم
 وعلى العلاقات الطيبة مع عرب باصم ، كانوا يضمنون في اعتبارهم أنها النافذة
 الرئيسية التي تربطهم بالعالم الخارجي ، وسبيلهم إلى المشاركة في التجارة
 الدولية ، وأن أي اعتداء على عرب باصم قد يهددهم في نزاع حقيقي مع الدولة
 العربية الكبرى التي يحتمل تسخيرها للدفاع عن مصالح التجار العرب . وليس
 ثمة شك في أنهم كانوا يعملون ألف حساب لقوة الدولة الإسلامية الكبرى .
 ويخشون سقوط خط الساحل في أيديها ، فتسده في وجه تجارتها مع
 الخارج . ويعني ذلك أن علاقات الود والصداقة التي كانت قائمة بين الدويلات
 المسيحية في السودان والحبشة وبين باصم كانت تفسر عن الرغبة الملحة في
 الإبقاء على خط الساحل وموايد بعيداً عن السيطرة الرسمية للدولة الإسلامية،
 وأن يظل الطريق مفتوحاً للتجارة والوصول إلى ميساء البحر الأحمر . أقصر
 الطرق إلى الأراضي المقدسة . وحسن العلاقات والود كانت مبرصهما الرغبة
 والرهبة معا . ولكن هناك نقطة تنقسم بالغموض ولم تكشف عنها الكتابات
 العربية المعاصرة . وتشتق تلك النقطة القامضة من علمنا بأنه فيما بين باصم
 ودويلات النوبة المسيحية عاشت البجاة وقبائل البجاة ، وكانوا يصرون الأرض
 التي تمر بها طرق القوافل . وكانوا فيما تعلم لا يخضعون لمسيحيي النوبة
 أو للعرب في باصم حصوعاً تاماً ، وكانت حياة الرعي التي يمارسونها لا تدعو
 إلى الاستقرار ، بل عاشوا وما زالوا في بدارة تامة . فهل يستقيم الأمر بعد
 ذلك ويتوهم الاستقرار والأمن لمرور القوافل وانتصامها ؟ الواقع أننا لا نعلم
 عن ذلك كثيراً ، ومع ذلك فإن علمنا بما ورد في عقد الأمان (١) الذي أعطاه عبد الله
 ابن الجهم إلى كئون بن عبد العزيز عظيم البجاة في عام ٨٣١ ميلادية ، سرر أن
 فيه محاولات جدية كانت تبدل في سبيل ذلك الاستقرار الذي يلائم مرور
 القوافل وسلامة التجارة والتجار . ونحن نعتقد أن تسرب العرب إلى أوطان
 البجاة واحتلالهم واتصال أنسابهم مهد لنزاع من الاستقرار والأمن ، وإن كانت
 الاضطرابات تحدث من حين إلى حين كنتيجة لتدافع القبائل لاحتلال أوطان
 جديدة أكثر غنى . ومهما يكن من أمر فإن استمرار باصم في تادية وظيفتها

(١) الدكتور مصطفى حسنة ، الإسلام في النوبة صفحة ١١٦ ، ١١٧

خلال قرون طويلة يعنى استمرار وصول القوافل ومرور التحساسة اليها من الداخل عبر أوطن البجاة - ويعبر ذلك من ناحية أخرى عن استتباب الأمن والاستقرار وملامة الظروف لمرور القوافل من وإلى باضع .

هكذا كانت باضع وكانت تجارتها خلال خمسة قرون طويلة على الأقل . وقد سيطرت عليها العناصر العربية كما سيطرت على تجارة السودان والأقاليم السودانية التي تتبعها إلى طريق البحر الأحمر ، وشاركها في ذلك عناصر أخرى وتمثل تلك العناصر في بعض البجاة التي تسربت إليها جماء عربية (١) وغيرها من العناصر شبه المستقرة في باضع من المنتفعين بتجاريتها وخدماتها للملاحة البحرية - كما تتمثل أيضا في بعض العناصر المسيحية المحدودة العدد والذين كانوا في أغلب الظن يقومون برعاية شئون الدويلات المسيحية النجارية أو يعملون كوكلاء عن التجار الذين يوجهون سلهم من قلب السودان إلى باضع ، ثم كان التدهور وكان السقوط والانحيار ، الذي أنهى فصلا طويلا من قصة الموانئ على خط الساحل السوداني ، وباتت بقاياها حطاما وضاعته معالمها حتى اختلف الباحثون في تحديد أو تحقيق موقعها .

(١) دكتور الشامي : لتوجيه البحري لسودان (رسالة دكتوراه غير منشورة)

الفصل الرابع

عذاب وخدمة التجارة السودانية

ظهور عذاب وشهرتها في خدمة الملاحة والتجارة -
تحقيق موقعها على خط الساحل - قيمتها من وجهة
النظر الوظيفية ومرور التجارة السودانية بها -
اضمحلالها وتخريبها .

كان ظهور عيناب وانتقال النشاط اليها يعنى صفحة جديدة أو فصلا مشوق آخر في قصة الموانى الى حلت تجارة السودان الخارجية . ويمكن القول في مطلع الحديث عنها أنها متميزة عن الموانى التي أشرنا اليها من قبل ، ذلك أنها لا يمكن أن توضع في نفس الإطار الذي كانت فيه الموانى المختلفة السابقة . فعيناب لم تكن سودانية خالصة ولا مصرية خالصة ولا عربية خالصة ، ولكنها كانت خليطا من ذلك كله . ولا يعزى ظهورها واستخدامها كما لا تعزى شهرتها وأهميتها لأي من تلك العناصر . ومع ذلك فإن قيامها يرتبط بنشاط العرب من سكان مصر أكثر من أي جماعة أخرى . ومهما يكن من أمر ، فإنها ظهرت وقامت وكانت تحضج لنوع من حكم ثنائي أشارت اليه المراجع العربية (١) اشترك فيه البعثة مع المصريين ، وأصبحت خلال فترة طويته ، استعمرت حوالى أربعة قرون مستقرا للعناصر النشطة التي مارست التجارة وخدمت الملاحة في البحر الأحمر . وتجمعت فيها جانيات كبيرة من عرب جنوب شبه الجزيرة العربية والهنود والمصريين وغيرهم ، غايتها الكسب وسيلتها ممارسة التجارة وخدمة الملاحة .

وإذا كنا قد حددنا أوائل القرن الحادى عشر الميلادى كنهاية لنباض وتخريبها وفرار سكانها عنها ونهاية العهد بها كبناء في خدمة التجارة والملاحة في البحر الأحمر والتعامل مع الاقاليم السودانية ، فإن ذلك يتفق كثيرا مع شهرة عيناب في حوالى ذلك التاريخ . ونحن نقول شهرة عيناب ولا نعنى ظهورها كمرفأ وميناء للسفن لأنها تعتقد أن ظهورها وقيامها واستخدامها شئ وشهرتها وارتفاع وذبوع صيتها شئ آخر . حقيقة أن بعض الكتاب حاول أن يحدد لقيامها وظهورها تاريخا معينا هو عام ١٠٤٧ الميلادى (٢) ، ولكننا قد لا نوافق على ذلك التحديد مطلقا ، بل ونشك في ذلك التاريخ والأساس

(١) مهدي وحلة ابن بطوطه صفحة ٤٣

(٢) دكتور عباس عمار ، المدخل الشرقى لمصر صفحة ١٣

الذي يسمى عليه . ونحن نعلم ذلك الشك وعدم الموافقة بما ورد على لسان جغرافيين العرب في القرن العاشر الميلادي ، منهم ابن حوقل والاصطخري (١) . أما ابن حوقل فيذكر عيذاب صراحة ، ويشير الى أنها كانت مينا للذهب وأنها كانت مثل منقحاً لمروجه ، ولخدمته احتياجات الباحثين عنه في منطقة العهر في كل من صحراء العتياب وقلل البصر الأحمر . وتحديد ابن حوقل واضح يلقي الضوء على ثلاث حقائق أساسية ، وهي أن عيذاب كانت ميناء منذ القرن العاشر الميلادي ، وأنها خضعت الظهير الذي يمتد فيما بين صحراء عيذاب وحدود وادي النيل الجنوبي في أقصى جنوب مصر وأقصى شمال السودان ، وأنها كانت لا تهم إلا العناصر العربية التي اشتغلت بالبحث عن الذهب . أضف الى ذلك أنه حدد موقعها على مسافة عشرة مراحل من أسوان . أما الاصطخري ولو أنه لم يذكرها ضمن المدن والبلدان المصرية في ذلك الوقت ، إلا أنه أشار الى الباحثين عن الذهب ومواطن البحث عنه في وادي علافي في قلب العتياب ، وأن المستخرج منه كان يمر بطريق البحر الأحمر من ميناء عصب أو عصب Assab or Assat ويعتقد كمبريان تلك التسمية ليستالا تحريفا ظاهرا لكلمة عيذاب . ونحن نوافق على طبيعة الحال لأن التحريف مقبول ، ولأنه من غير الممكن أن يكون الاصطخري يقصد ميناء عصب المعروف في الوقت الحاضر . ولا يسعنا إلا أن نقرر على ضوء ذلك أنه قيام عيذاب واستخدامها لاستقبال السلع وخدمة الباحثين عن الذهب وتصريف انتاجهم كان في حوالي النصف الثاني من القرن العاشر الميلادي أو الربع الهجري . ويعني ذلك بما مع ما اصرحنا من قبل وهو أن قيام عيذاب كان في تاريخ سابق سحر حري ناصع وتدهور مركزها . وأنها دخلت معا في منافسة حرة في خدمة النشاط الاقتصادي ومرور التجارة وخدمة السلع جاءت متأخرة سببا بالنسبة للوقت الذي نشأ فيه (٢) . وتعتبر تلك الشهرة ولينة ظروف معينة . وكان من المحتمل جدا لولا هذه الظروف أن تظل ميناء صغيرا في خدمة الباحثين عن الذهب في ظهريها . وتتلخص تلك الظروف في ثلاثة أمور أو عوامل . وكان كل أمر منها يدعو الى زيادة في تشييدها وارتفاع في قيمتها . وترتب العامل الأول على

(١) الاصطخري : مذكرات لملك طيبة ليس بصحة ٢٩ ، ٣٥ ، ٥٤ .

Murray, G. W : Aidhab, G J Sept. P. 235

(٢)

تحركات الصليبيين ونشاطهم الايجابي على سواحل بلاد الشام ، ووضوح اقدمهم فعلا في نقط ارتكاز ومواقع منتقاة في الأراضي المقدسة ، وأدى ذلك طبيعة لحال كما أدت بشأن الامارات الصليبية الى تهديد طرق القوافل ، وخاصة قوافل الحجاج عبر سيناء تهديدا مباشرا ، تبعه تحولها الى عيذاب عن طريق صعيد مصر . **والعامل الثاني** الذي يراه دكتور دواج (١) يتعلق بالخدمة التي دأبت مصر في عهد الخليفة المنصور بالله سنة ١٠٦٧ ميلادية ، وما كان من أمر تخريب دلتا مصر وتدهور الانتاج والحياة فيها . ويعتقد صاحب ذلك الرأي أن ذلك قد ساعد من ناحية أخرى على تحول طرق قوافل الحجاج الواردة من البلاد الواقعة غرب مصر الى عيذاب بطريق قفط . **اما العامل الثالث** فيشتق من هكدا تدهور الموقف في باصع ذاتها وتحول التجارة عنها وفرار أهلها ثم انهيارها . ويعني ذلك أنها ورثت باصع وانتقل اليها النشاط وانجحت اليها السلع الواردة من ناحية الجسوب ، والتي تحمل السلع الآسيوية من الهند وما وراءها شرقا .

هكذا ظهرت عيذاب وتضامرت كل العوامل وعملت على شهرتها ، حتى باتت من أهم موانئ البحر الأحمر ، ولج تجسها في ديا التجارة وخدمة واستقبال السلع وخدمة وسطاء التجارة من الهند والصين . ويذكر المقرئ في صاحب الجمل - أنها ظلت مشهورة معروفة وفي أوج عزها ومجدها خلال مدة طويلة تبلغ حوالي ٢١٥ سنة . وأنها عملت خلالها على خدمة حجاج المسلمين والتجارة بين الشرق والغرب على السواء . ويبالغ بعض الكتاب في قيمتها وارتفاع حجمها ، ويذكرون أنها عندما تربععت على قمة الشهرة ، وصلت السفن التجارية من الهند والصين واليمن والجزيرة - ويعني ذلك أنها أصبحت بمثابة رأس الجسر حيث تتجمع كل تجارة آسيا وشرق أفريقيا ، وتبر عن طريقها الى حوض البحر المتوسط ومناطق الحضارة فيما حوله والتي يراود طسها على تلك السلع . ويذكرون أنها تحولت أيضا الى مركز لساء وصناعة السلع من الخشب الذي كانت تستورده لذلك الغرض (٢) . وليس أبطل من ذلك دليلا على تزايد قيمتها وازدهار مراسيها بالحركة والنشاط ، وازدهارها بالعصر الشيطنة ، التي توفرت على خدمة التجارة والتبادل التجاري .

(١) راجع مقالة سيادته في مجلة بعض افريقية سنة ١٩٥٨

Houzan, F. : Arab Seafaring p. 90

(٢)

وكانت أخطر محنة تصيب عيذاب في فخر شهرتها عندما وجه إليها الصليبيون الضربات بعدما أغرتهم تلك الشهرة بتحقيق غرض مزدوج • وتعلق الشق الأول من هذا الغرض بتعطيم عيذاب وتخريبها وقطع الطريق على قوافل الحجاج المسلمين • وطعمها في مكانتها الاقتصادية المتزايدة • أما الشق الثاني فحربي استراتيجي يرمي إلى وضع حد لها ولقيمتها من وجهتي النظر الحربي والحرية • وذلك حتى يتمكنوا من مهاجمة جدة والنزول فيها والتوغل منها في قلب الأراضي الحجازية للاستيلاء على مكة والمدينة قلب دولة الاسلام • ويعني ذلك أن الخطة المرسومة كانت ضربة معلم وخطيرة من أساسها • وكان من الممكن أن تثمر من وجهتي النظر الاقتصادية والاستراتيجية لولا الظروف غير المناسبة التي غيرت الموقف وخيست أملهم • ونحن ننتهز هذه الفرصة لنشير إلى أن الحملة الصليبية التي قام بها أرباط سنة ١١٨٢ ميلادية (١) لم تطلع في تحقيق أهدافها • ولكنها حطمت ست عشرة سفينة تجارية كانت راسية في الميناء • ونحن وإن كنا لا نعلم بالضبط حجم تلك السفن • إلا أننا نعتقد أنها من السفن الكبيرة التي تشق مياه البحر الأحمر وتعبه من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب • وفي ذلك دليل مادي واضح على اتساع أرمها وملاحيتها فلما لاستقبال عدد كبير من السفن من جانب • وعلى أودحائها بحركة الملاحة والتجارة من جانب آخر • ويعتقد البعض من ناحية أخرى أن ذلك كان دليلا على أنها كانت في موقع يجعلها مكشوفة من ناحية البحر بحيث يسهل لاقترب منها والدخول إليها •

تحقيق موقع عيذاب :

على الرغم من أن نشأة عيذاب وقيامها كان في عرعر العرب والاسلام ومشاط الكتاب العرب من مؤرخين وجغرافيين إلا أننا حتى الوقت الحاضر لا نعرف الموقع الدقيق لها على خط الساحل • والواقع أن الكتاب العرب زاروها كثيرا وكتبوا عنها في سجلاتهم • ومع ذلك فإن كتاباتهم لا تعطينا فكرة طيبة عن موقعها وتحديد موقعها بدقة على الخريطة • ولا تخلو هذه الكتابات من ملاحظة أو طرفة • لأنها على الأقل تلقى الضوء أو بعض الضوء على طبيعة الميناء

Newbold, D.: The Crusades in the Red Sea & The Sudan (١)
S. N. R. 1945



(شكل ٣)
كروكي لموقع عيذاب المقترح

وقيمة وشهرته وتجارته ومع ذلك فابهم احتملوا جميعا في التحديد الدقيق لموقعها الجغرافي . وقد اختلفت رواية حوقل وابن حبير وابن بطوطة وغيرهم ، في تحديد المسافة التي تبعد بها عيذاب عن كل من أسوان وقط في صعيد مصر . ويذكر ابن حوقل - على سبيل المثال - أنها كانت على مسافة عشر مراحل من أسوان ، على حين أن ياقوت الحموي يضعها على مسيرة خمس عشرة مرحلة منها ، واختلف رأى كل من ابن حبير والمقريزي في تحديد المسافة بينها وبين قط ، يذكر الأول أنها على مسافة تسع عشرة مرحلة من قوص ، على حين أن المقريزي يذكر أنها على بعد سبع عشرة مرحلة منها فقط . وهم وإن تضاربت أقوالهم في تحديد موقع عيذاب فابهم يتفقون من ناحية أخرى في رسم الصورة العامة لها ، وصفا الحياة فيها وتجارته وقيمتها . ويعطيا ابن حبير الذي زارها في سنة ١٢٨٧ م وصفا طبيعا عن طبيعة ائناء واتساعه وازدهار المراسي بسفن التجارة وسفن نقل الحجاج . ولكنه وصف عملها من ناحية أخرى بالقسوة وسوء المعاملة والחסع في جمع الضرائب . وأشار من ناحية ثالثة الى قسوة البيئة والظروف المباحية التي تعيش فيها وباحتملها التحار والحجاج في صمر عظيم . ويذكر ابن بطوطة الذي زارها سنة ١٣٢٦ م أنها بلدة كثيرة الحوت والذئب ، وتحمل اليها القوافل الزرع والتمر من صعيد مصر ، وأن سكانها أغلبهم من البحارة . وقول ابن بطوطة سليم معقول يصدق على كل موالي خط الساحل ، ويعني أنها تستمد كيانها وموارد القداء من المنط ومراكز التجارة التي تكون على اتصال بها ، وتبدأ منها القوافل رحلاتها الطويلة .

وإذا كان العرب قد فشلوا في تحديد موقعها فإن الرحالة غير العرب الذين استهوهم شهرة عيذاب ومروا بها خلال القرنين الرابع والخامس عشر أهتموا ايضا ذلك الأمر ولم يحدد واحد منهم ذلك الموقع أو يذكر معاله . ونذكر من هؤلاء الرحالة فرانسيسكو بلدوي Francisco Baldui وبيجولوتي العلورسي في حوالي ١٣٢٥ ميلادية ، وبيغولا دي يوحنا السديريين عامي ١٣٤٥ - ١٣٤٧ م وريجاني Pizzigani سنة ١٣٦٧ . ونذكر على سبيل المثال ايضا أن أحد رهبان الكنيسة الكاثوليكية في القرن الرابع عشر الميلادي ترك لنا وصفا مسارا لرحلته التي بدأت من السندية الى أكسوم بطريق عيذاب وسواكن ، ولكنه مع ذلك لم يهتم بتحديد موقع عيذاب تحديدا دقيقا . وهناك سجل حافل بالرحلات المتباعدة وايضا عام بها كل من برنارد ميغالي Miganalli

وأطوس مرنولوميو وبعض سفراء الدوائيات الإيطالية الى أكسوم ، ولكنها جميعا لا يمكن أن تصحح من الباحث على دليل واحد يساعده في التعرف على موقع عيذاب وتحديده . ولا يمكن أن نعتبر الكتاب أو الرحالة الأفريج مقصدين أو مهملين لأنهم أعملوا ذلك الأمر . وانظروا أنه لم يكن يحظر على ناك واحد منهم أنها ستتحول بعد وقت ما الى خرائب وأطلال وتتحول عنها التجارة ويتقطع عنها ورود السفن . وعلى الرغم من أن ليسون الأفريقي قد كتب عنها في سنة ١٥٢٦ ، أي بعد قرن تقريبا من تاريخ تخريبها ، وأعاد في وصف البلدة وناقش حادثة القضاء عليها وفرار أهلها الى دنقلا وسواكن ، فإنه لم يفتح في تحديد موقعها . وكذلك فعل ابن الجياني صاحب النجعة السنية ولم يسه الى قرار في تحقيق موقعها ، وظل الأمر مجهولا لا يثير الاشارة ولا يدعو الى البحث حتى وقت قريب . وقد حاول بعض الكتاب الأوروبيين الوصول الى تحديد دقيق لموقع عيذاب ، ولكنهم اختلفوا وتضاربت افتراساتهم فأميلينو مثلا يفترض أنها كانت تقع في موقع أحد المبنيين القدميين برنيس أو موس هرمس ، اللذين ازدهرا في خدمة التجارة في العهد المظلمى على ساحل مصر على البحر الأحمر . ولا يمكن أن يكون ذلك الافتراض معقولا ، لأنه يتناقض مع المسافات التي حددت بين كل من أسوان وقوص وبينهما . وافترض فلوير Floyer أن ثمة جبلا

قريبا من هذه المنطقة يعرف باسم جبل عيذاب - باندال - وأن ثمة مرسى صغيرا كان قائم في العصر القبطي يعرف باسم عيذاب ، كما هو شائع بين الأهالي هناك . وحدد موقعه فعلا على خط الساحل عند خط عرض ٢٢ درجة و ٣٥ دقيقة شمال برنيس . ورجح كوياب الذي قام برحلتين متتاليتين في عام ١٩٠٩ ، ١٩١٠ موقعها عند رأس علة على خط عرض ٢٢ درجة غرب مدينة حلايب الحالية . ولم يثمر ذلك التنافس شيئا على كل حال ، وكانت كل الافتراضات خاطئة ، لأنها لم تصح في اعتبارها ملاحظة جوهرية هي المسافة بين الموقع المفترض ومراكز التجارة على النيل في صعيد مصر . فتحديد موقعها عند رأس شاس يجعلها قريبة كالقرب من قوص بما لا يتفق أو يتلاءم مع المراحل السبع عشرة مرحلة الى أشار إليها ابن بطوطة بين كل من عيذاب وقوص . وأبهم غير المعقول شكلا أو موضوعا أن تقبل الافتراض الذي حدد موقعها عند قلعة أيديب على خط الساحل السوداني قرب رأس روايا . حقيقة أن الموقع طيب وملائم لرسو السفن ، والبحر الأحمر في ذلك الموقع أصيب ما يكون في مواجهة

الحجاج وارتفاع نسبة الوفيات بينهم لاعتساف الظروف المناخية والبيئية بصفة عامة في عيذاب ، وفي الطريق أو الطرق المؤدية إليها من ناحية السيل .

وعلى الرغم من الوصول إلى تلك النتيجة الإيجابية التي تدعمها الدراسة الأثرية ، فإن كمبرير يشك فيها كثيرا ، ويعتقد أن دراسات مري ليست الكفيلة الأخيرة في الموضوع . ويدعم شك كمبرير أن الموقع الذي حدده مري عند الماء حط عرض ٢٢ درجة و ١٩ دقيته و ٤٧ ثانية شمالا وحط طول ٣٦ درجة و ٩ دقائق و ٣٢ ثانية شرقا ، ليس له صفة واحدة تؤهله لقيام الميناء الحيد الصالح لاستقبال السفن التجارية ، ورسومها وحمة التجارة . ويعتقد أن الوصول إلى النتيجة الإيجابية التي لا يرقى إليها أدنى شك تحتاج إلى بحث طويل على الأساس الهيدروجرافي على طول حط الساحل في مواقع مختلفة بين رأس روبايا ورأس بياس . وقد اقترح ثلاثة مواقع مقاربة (١) تسمح ظروفها الطبيعية وشكل الساحل وامتداد الحواجز المرجانية والأعماق عندها بقيام الميناء الصالح لرسو السفن والاقتراب إليها من عرض البحر . وهذه المواقع هي خليج مري بلا Bela ومرسى حلايب وشرم أبو فاطمة والجودي .

ويقع مرسى خليج بلا (٢) شمال رأس علبة عند حط عرض ٢٢ درجة شمالا . ويمتاز حط الساحل بين رأس حدارة وجور شهاب بانكسارات واضحة في الحاجز المرجاني الساحلي . ويؤدي كل واحد منها إلى شرم أو خليج صغير صالح لرسو السفن في أعماق محدودة . ومرسى بلا يقع على واحد من تلك الشروم . أمام ثعرة في الحاجز المرجاني ، ويمكن الدخول إليه من عرض البحر بطريق يقع على مسافة ثلاثة أميال جنوب غرب رأس حدارة . وتصل الأعماق في حط مري بلا إلى حوالي عشرة أمتار أو ثلاثين قدما (خمس قامات) (٣) وهي مناسبة جدا لفياطس السفن في العصور الوسطى . ويعتقد كمبرير أن ذلك الموقع هو الذي أشار إليه دوق جوان دكسترو وذكره باسم أحديد . أما شرما أبو فاطمة والجودي فيبعدان بمسافة ١٥ كيلو مترا شمال غرب مرسى حلايب . ويقع شرم أبو فاطمة جنوب رأس أبو فاطمة بمسافة حوالي كيلومتر ونصف عند التقاطع عرض ٢٢ درجة و ٢٧ دقيقة شمالا مع حط طول ٣٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا

(١) Kammerer, A. : La Mer Rouge p 20
(٢) British Admiralty : Op. cit. P 185

(٣) اللامه سه اقدام .

حده ثلثا ، ومع ذلك فإن المسافة بين رأس روبايا وقوس طويلة جدا ، وأطول بكثير من المسافة المتعارف عليها بينهما . بل أنه يتعارض من ناحية أخرى مع ما ذكره ابن بطوطة عن رسو سفينته عند رأس دواير بين عيذاب وسواكن . ورأس دواير بكل تأكيد هي بعيسيا رأس روبايا الحالية . ومهما يكن من أمر فإن كل ذلك لم يصب بنا إلى حصة موقعها . وبات معلوما أن البحث عن عيذاب يجب أن يتم في المنطقة الممتدة من حط الساحل بين رأس روبايا ورأس بياس حسب تتناثر عشرات الشروم والخلجان ، وتقع في ظهيره فعلا مناطق كانت وما زالت موطئا للمعادن وخاصة الذهب .

وكان تيودور بست أول من حاول ذلك في سنة ١٨٩٦ ميلادية ، ومضى إلى حل ذلك اللغز . وقام من أجل ذلك برحلة بحرية بعداء حط الساحل للكشف عن موقع عيذاب والتعرف عليه . وبدأ رحلته من مرسى حلايب في اتجاه لشمال ، ووصل بعد مسافة ٢٠ كيلو مترا إلى كوم أثرى يشرف على البحر . وتمثلت له في ذلك الكوم بقايا عيذاب بعد أن خرجت على يد السلطان المملوكي ، عنها أضرها وأميلد الستار على نشاطها وخدماتها . وكان ذلك الموقع محالا لدراسة أعمق وبحث وتمقيب قام بها مري Murray في سنة ١٩٢٥ ، للوصول إلى رأى نهائي في العلاقة بينه وبين عيذاب . وانتهت أبحاث مري إلى استهزئت وقتا ليس بالقصير إلى قرار خطير ونتيجة هامة ، وهي أن ذلك الكوم هو بعينه بقايا وأبفاص مدينة عيذاب التي تطلت عنها القوميات البشرية التي كانت تدعم مركز الميناء على حط الساحل . وعثر مري على بقايا المسجد والقبرة ضمن تلك البقايا والمخلفات الأثرية ، والتي ورد ذكرها على لسان ابن بطوطة ، ومع ذلك فقد لاحظ بعض مظاهر التدهور فيما يتعلق بإختيار ذلك الموقع ، الذي لا يعتبر أفضل المواقع من وجهة النظر العلمية لقيام ميناء وحمة السفن واستقبالها ورسومها . ويرسم مري علامات استفهام وتعجب كبيرين عن المسرات التي دفعت إلى تفضيل ذلك الموقع على موقع حلايب الحالية مثلا ، والذي يتميز باتساع المرفأ وعلامة الأعماق لرسو السفن ، كما يتوفر الماء العذب في ظهيره مباشرة . ولاحظ مري أيضا عدم استحقاق إطلاقا بين حجم البلدة وعدد سكانها الذي قيل عنهم أنهم لم يتجاوزوا ١٢٠٠ نسمة وبين حجم المقررة . وتفسير تلك الملاحظة الأخيرة ربما يكون على ضوء علمنا بحركة مرور قوافل

والى جواره مباشرة شرم الحدودى عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ٢٥ دقيقة شمالا وخط طول ٢٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا . وكلاهما من الشروم التى تؤهلها سماتها البحرية والأعماق فيها لاستقبال السفن فى مرأى محمى حمايه كاديه . ويذكر أيضا مرسى حلايب الذى يقع شمال غرب رأس عليبة بمسافة ١٥ كيلو مترا بالتقديس ، وعلى مسافة ٢٧ كيلومترا من شرق جنوب شرق رأس أبوطاطمة . وله هو الآخر من الصفات البحرية ما يؤهله أو ما يجعله صالحا لقيام ميناء لخدمة التجارة والملاحة . وتميز خط الساحل بامتداد حاجز خارجى مرجاني Barrier Reef على مسافة ستة أميال من خط الساحل ، وتقع عليه جزيرتان هما جزيرة حلايب وجزيرة كولالا Kowala . وتربط الجزيرة الشمالية - حلايب - بحد ساحل أويايس بشرط صلب من الرمال ، وتبدو المياه اعتميه فيما بين خط الساحل والجزيرة الجنوبية - كولالا - ضيقة ، قليلة العمق هادئة ، وتقع قرية حلايب على الجانب الشرقى منها . وعلى الرغم من امتداد الحاجز المرجاني إلا أن الموقع صالح لرسو السفن فى موضعين ، تتراوح الأعماق فيهما بين خمس وأربع وعشرين قامة (١) .

هكذا كان كمرير^١ ابدا فى نفسه لدراسات مري وأبحاثه ونتائجه ، ونعم الأدلة على احتمال الخطأ ، كما رسم الخطة للبحث من جديد عن موقع عيذاب . ويرى كمرير أن شكل الساحل فى المطقة التى حددتها مري شمال حلايب يست ثوان لا يؤهله لقام المياه المناسب . وبدل على الخطأ دليل مادى آخر يفهم على ضوء دراسة خريطة خط الساحل التى رسمتها الأميرالية البريطانية تحت رقم ٢٥٢٣ ، ويظهر فيها أن النقلة خطى العرض والوصول المحددين كما ذكرها مري لا يقابل يابسا على حد الساحل . ومع ذلك فإن الأدلة المادية التى عثر عليها مري تهمس بقوة لجوابه نقد كمرير . وعلى كل حال فإن الموقع الذى حددته مري لا يبعد كثيرا عن موقع حلايب أو أحد المواقع التى اقترح البحث عن علاقاتها بعيذاب . وربما كانت بلدة عيذاب ، ومواقع السكن فيها بعيدة عن موقع المرقأ والمراسى ، ويعنى ذلك أن الكوم الأثرى الذى عثر عليه كل من بنت ومري على مسافة ست ثوان شمالها هو بقايا المدينة ومواقع السكن .

عيذاب كى خدمة التجارة والملاحة :

عندما نتحدث عن قيمة عيذاب فى خدمة الملاحة والتجارة ، نجد انفسنا مضطرين الى الاشارة الى أن البحر الأحمر منذ أواخر القرن التاسع الميلادى ، قد استعاد مكانه ومهمته من حيث كونه طريقا وشرياناً لعبور التجارة ومرورها بين الشرق والغرب . وقد تم ذلك التحول الخطير نتيجة تطورات سياسية كان لها رد فعل ، يتمش فى تدهور وصعود قيمة الخليج الفارسى (العربى) . ويعنى ذلك أن الخليج العربى تولى عن جانب كبير من نصيبه فى خدمة العلاقات التجارية بين العالم الآسيوى من جانب ، وعالم البحر المتوسط وما وراءه شرقا من جانب آخر . والواقع أن العصر باتت تتجه عن استخدام ذلك الطريق بعد الاضطراب الذى هدد الأمن على أثر قيام ثورتى الزنج والقرامطة . وهكذا تحولت معظم السفن الهندية والعربية وسفن الصين الى طريق البحر الأحمر مباشرة ، فازدهر وازدهرت موانيه وازدهمت بالحركة والنشاط . وكانت عيذاب من بين موانى البحر الأحمر التى لمعت وزاد ورود السفن اليها . ويذكر الرحالة ناصرى خسرو أنه خلال العصر الطامى كانت عيذاب ميناء للبصائع الكثيره المتنوعة ، ترد اليها من الحبشة ورججار واليمن والشرق قيسا وراه البحر الأحمر على سفن تصل فى استمرار وانتظام . وكانت التجارة التى ترد الى عيذاب تسلك أحد طريقين الى المراكز التجارية على السبل فى صعيد مصر الى أسوان أو قفط - ثم تمر منها بطريق النيل الى الشمال ، حتى تخرج من موانى مصر على الساحل الشمالى الى دول البحر المتوسط وأوروبا . ولعلنا نعرف خاصة أخرى فى اقبال التجار الأوروبيين من حموة والبلدعية وصقبة على مصيد ذلك الطريق واستيراد البضائع والسفن الآسيوية بطريق عيذاب . ونسب تلك العزوف من صميم سياسة اعاطميين الذين قدموا كل التسهيلات من جانب ، ومارسوا التسامح فى أذهى صورة من جانب آخر . ويسجل ابن حبير ذلك النشاط التجارى النامي واستمرار وانتظام القوافل من وإلى عيذاب . ولا ريب فى أن ذلك النشاط كان يزداد ويصير ويتطور مع ازدياد نمو العلاقات الاقتصادية بين مصر والدويلات الإيطالية التى احترفت واحترف سكانها الوساطة التجارية بين العالم الأوروبى والشرق .

وظلت عيذاب ونشاطها في خدمة التجارة خلال القرون الطويلة تخضع لسيطرة أو حكم تنافى يشترك فيه كل من المصريين والبحارة ، قد لا تعرف بالضبط طبيعة تلك المشاركة في تفاصيلها الدقيقة ، ومع ذلك فإن دافيسيل D'Anville لا يشك إطلاقاً في بيعتها لمصر وحكم مصر ، لأنه وجدها موجودة ضمن مراكز التعداد في مركز قوص . ونعتقد أن اشتراك البحارة وغيرهم في رعاية الميناء وحكمها كان نتيجة حتمية لطروف تتعلق بطبيعة موقعها في قلب أوطنهم . والغريب حقاً أن تشارك العناصر البحرية مشاركة إيجابية في حكم الميناء وخدمة الملاحة . والبحارة هم الذين كانوا دائماً يقومون من البحر ومدينتهم بالبحر . ولكن ليس من الضروري أن يكون سكنى النجاة في عيذاب ومشاركتهم في جباية الضرائب ، دليلاً على تغير حيز شامل في طبيعتهم وسماتهم وعلاقاتهم بالبحر وخدمة البحر . وربما كانت الجماعات التي شاركت النود المصري في الإشراف عليها مجرد قلة قليلة تسعى إلى تحقيق بعض المكسب . ويصعب ذلك أنها كانت لا تؤدي تلك الخدمات وذلك النشاط عن إيمان أصيل بقيمة التجارة وخدمة الملاحة البحرية . ولما كانت معظم المصادر التي تؤكد مشاركة البحارة في رعاية عيذاب هي نفسها التي تشير إلى أنهم كانوا مصدر شعوب وفلاحين ومزارعين ، فإنه يكون من الصعب علينا اعتناهم في خدمة التجارة والملاحة . ولا شك في أنهم كانوا لا يؤمنون بقيمة المحافظة عليها والبقاء على استمرار وانتظام مرور القوافل بها . فهم فيما يبدو - عليها وليسوا معها - وحظهم كان يهدد سلامة وأمن التجار والتجاره من حين إلى حين . ويمكن أن يعتمد على رواية ابن بطوطة عن حالة القتال والحرب بين القوة المملوكية والنجاة في عام ١٣٢٦ ميلادية في توضيح معالم تلك الجمعية وإبرازها . ويدعم الشك في معناه عند بعض الكتاب فلا يعترفون أصلاً باشتراك البحارة في خدمة الملاحة والتجارة لأن الحدوث في نظرهم ليسوا من البحارة ، وأنهم من أصل عربي مهاجر من جنوب شبه الجزيرة العربية . وفي القول الأخير جراءة لا يمكن أن تجاريها . حقيقة أن ثمة قبائل أو جماعات عربية هاجرت واستقرت في أنحاء متفرقة من شاطئ الساحل الجنوبي للبحر الأحمر ، ولكنها في الوقت نفسه لم تحتفظ بمقائدها بل اختلطت بالبحارة . ومع ذلك فلا بد من الاعتراف بأنه ربما كان تسرب العرب والعلم العربي سبباً في خلق البحارة خلقاً جديداً ، وتعديل بعض

من صفاتهم وطبائعهم . ونحن لن ندخل في جدل حول ذلك الموضوع لأن طبيعة المشاركة كأنت تضع مصر في مركز ممتاز ، ولها نصيب الأسد ، لأنها الشريك الأعلى وصاحب السلطة والمستقل .

أما الموضوع الجدير بالدراسة حقاً فيتلخص في البحث عن قيمة عيذاب بالنسبة لتجارة الأقاليم السودانية . وهي تعتبر المشاركة بين المصريين والبحارة مبرراً كافياً لاعتبار عيذاب من الموانئ التي خدمت التجارة السودانية ومرور السلع التي تصل إليها من قلب الأقاليم السودانية فيما حول النيل النوبي وما وراءه جنوباً وغرباً . وتطلب تلك المشكلة في الواقع حرصاً وحذراً شديدين لأنه ليس من السهل علينا جمع الأدلة على قيام علاقات ظاهرة بين دويلات النوبة المسيحية وبين عيذاب . ومع ذلك فنحن لا نشك في أن عيذاب كانت تسهم في خدمة التجارة السودانية ، وأن ثمة طرقاً كانت تصل إليها ، وتستخدمها القوافل التي تحمل السلع بشكل شبه منظم . ويستوى اجتماعاً بذلك القول من أمرين اثنين :

أولاً - كانت السلع والمنتجات السودانية تتخذ لنفسها طريقاً نحو الساحل السوداني وموانئها عندما كانت باصع قائمة في خدمة التجارة والملاحة ويصعب ذلك شيئاً هامياً هنا . (أ) أن النوبة البحرية لتجارة الأقاليم السودانية كان حقيقته لا جدال فيها منذ وقت بعيد ، ولأنه سبيل لاشتراكها في التجارة الدولية (ب) أن سيطرة العرب المسلمين على خط الساحل وتمريرهم وارتكاز نشاطهم في بعض النقاط المنتقاة لخدمة التجارة لم يقف في سبيل ذلك النوبة واتجاه السلع من دول السودان المسيحية نحو البحر الأحمر كطريق رئيسي للتجارة العالمية .

ونحن على ضوء ذلك النظم نقصوّر بل ونمتنع بأن اضمحلال باصع ثم روالها ، لا يعنى مطلقاً انهيار أو انتهاء العلاقات التجارية بين الدويلات المسيحية في قلب حوض النيل وبين الميناء البحري على البحر الأحمر . وما دعنا مقتنعين بذلك ، فلا بد أن السلع والمنتجات السودانية قد تحولت عن باصع إلى ميناء أو موانئ أخرى على شواطئ خط الساحل ، بحيث تصلها

طرق التجارة من الداخل في استمرار وانتظام . ونحن نعتقد أن جاليسا غير قليل من تلك السلع قد تحول فعلا إلى طريق عيذاب . ويشير كمبرر إلى أنها خدمت أكسوم وتحطرت وأب ثمة طريقا كان يربط بينهما ، الأمر الذي يدل على التسامح الذي تمتعت به العناصر الإسلامية . ويدلل على وجود ذلك الطريق بالرحلة أو الرحلات التي تمت بين البندقية وأكسوم بطريق عيذاب ، ومنها إلى سواكن ثم يصعد المرتفعات إلى شمال الهضبة الحبشية (١) . ولا جدال في أن الميناء التي تخدم أكسوم جديرة بأن تكون في خدمة دول القوة المسيحية أيضا .

ثانياً نحن نستوحي الدليل الثاني من قصة عيذاب ذاتها والنهاية التي انتهت إليها ، وما كان من أمر تخريبها على يد سلطان الماليك وفرار بعض سكانها العاملين في خدمتها إلى مواقع جديدة . ونحن نعلم أن هؤلاء الذين فروا عنها اتجهوا إلى سواكن ودجالا ، وأن صياح قيمتها أدى إلى تطورات خطيرة في ميناء آخر على خليج من شروم حط الساحل السوداني . وسنمثل تب التطورات في انتماش سواكن حجة وازدياد النشاط المتعلق بخدمة التجارة والملاحه فيها . حقيقة أن سواكن كانت قائمة وكانت تخدم التجارة ولكن أن تزدهر حجة ويزداد نشاطها ويتصاعف ، وتزورها السفن التجارية من الهند والصين ، وذلك هو الذي يسعوا إلى القول بأنها استعشت على أنعاص عيذاب المنهارة . ونرى ذلك أن التجاره التي كانت تتجه لمعسها طريقا إلى عيذاب قد اتجهت كما اتجه بعض سكانها إلى سواكن . ولكن يستقيم الأمر لابد لنا من أن يؤكد أن التجارة التي تحولت عن عيذاب المتداعية كانت بالضرورة من الأقاليم السودانية ، وأنها وجدت في سواكن - الميناء الجديدة - الطريق للوصول إلى سوق التجارة العالمية .

وعلى الرغم من إيماننا بهذا الحجة التي نستوحيها من الأدلة غير المباشرة فإنه ليس من السهل علينا أن نتعرف على حقيقة العلاقات التجارية بين عيذاب وبين الولايات المسيحية ، مداهها وطبيعتها . وليس من السهل طبيعة الحال أيضا أن نضع أيدينا على الطرق أو الطرق التي كانت تربط بين مراكز تجمع

Kammar, A. : La Mer Rouge Vol II. P. 297,

(١)

التجارة على السيل السوي وبين عيذاب . ومع ذلك فإن عمران العنماي وبرول العرب والعناصر العربية بها في مواقع مناجم الذهب يمكن أن يكون دليلا على وفرة الموارد المائية التي تضمن انسياب التجارة في طرق ملائمة مأمونة . ويصعب تسرب العرب في شكل موجات متتابعة متلاحقة وبعداد كبير تزايدت بعد القرن ١٢ الميلادي ، من أهم العوامل وأقوى المبررات للقول بوفرة المياه على الطرق في العنماي ما بين السيل وعيذاب من جانب ، وتزايد النشاط التجاري والمعاملات الاقتصادية بين مناطق الإنتاج في قلب الأقاليم السودانية وبين عيذاب من جانب آخر .

اضمحلالها وتخريبها :

أشرنا من قبل إلى حرص ولاية مصر وسلطتها على ميناء عيذاب ومرور التجارة بين الشرق والغرب عن طريقها وما تحققة من مكاسب مادية . وليس أدل على حرص سلطان الماليك بپرس على ميناء عيذاب ورعايتها وتأمينها من ذكر حملته الموقعة سنة ١٢٦٥ ميلادية على سواكن . وإذا كان الهدف الظاهر هو تأديب حاكمها وعمالها لاعتدائهم المتكرر على التحمل واغتصاب أموال من يموت منهم في أرضها ، فإن ثمة معنى آخر تنضمه تلك الحملة . ويتضح ذلك المعنى في اهتمام مؤكد بتجارة البحر الأحمر ووصولها وانظامها وتأمين الحاليات العاملة بها . وعلى الرغم من ذلك كله فإن منطق الحوادث والظروف والملاسات كانت كلها قد تحالفت حتى أدت إلى اضمحلال عيذاب وتدهور قيمتها . ويمكن أن ندحض فيما يلي العوامل التي مهدت للتدهور والاضمحلال :

أولا . - يتعلق العامل الأول بعودة الأمن والسلام وزوال الاخطار التي كانت تهدد طريق الحج عبر شبه جزيرة سيناء . وكان تحول الحجاج عنها وعدم المرور بها يعني حرمانها من جانب كبير من مظاهر النشاط والحيوية . وعلى الرغم من ذلك فإن أبا العدا لا يصفه أن ثمة علاقة بين ذلك التحول وبين بدة فترة التدهور . إلا أنه لا يمكن أن نتصور ذلك أو أن نقبله . ونؤكد أن انقطاع وصول الحجاج إليها به مضطربة وخسارة لسكانها وعمالها الذين كانوا ينكبسون كثيرا من حمتهم في موسم الحج من كل عام .

ثانيا - يفهم العامل الثاني على ضوء رجعية في التفكير حرمتم سفن غير المسلمين من خدمة التجارة في البحر الأحمر . وعلى الرغم من قيام عرب اليمن بالوساطة بين عيذاب وبين السفن الهندية الصينية ، إلا أن التعهد في عمليات التبادل يكون من شأنه عادة هبوط حجم التجارة والتعامل .

ثالثا - يستقى العامل الثالث من حالة العوضى التي كانت تسود واضطرابات التي كانت تحدث من حين إلى حين في ظهورها ، نتيجة للصراع بين القبائل العربية المتنافسة من أرض مصر إلى الأقاليم السودانية . وكثيرا ما كانت قوافل التجارة والتجار تعرض للخطر من وراء تلك العوضى ، الأمر الذى قلل من قيمة عيذاب . ويمدنا ابن بطوطة بشهاداته عن ذلك الصراع واضطراب الأمن وسيادة العوضى في أثناء رحلته الأولى إليها في سنة ١٣٢٦ ميلادية .

هذه العوامل كما ذكرنا كانت انمهيدي للاضمحلال والندهور ، الذى استغرق حوالى النصف الثانى من القرن الثالث عشر الميلادى . أما التدهور الحقيقى وقد حدث في العرب الرابع عشر نتيجة لثلاثة عوامل أخرى مباشرة وغير مباشرة . والعامل المباشر يفهم على ضوء التطور الذى طرأ على مركز ميساء الطور على الساحل الشرقى لخليج السويس . والمعهوم أنها اشتهرت وازدهرت قيمتها حتى نمت الميساء الرسمية لتجارة مصر المملوكية . ويسمى ذلك تحول جانب كبير من التجارة إليها ، واصرافها عن ميساء عيذاب . أما العاملان غير المباشرين فهما ازدهار جدة ونمو حركة الملاحة فيها وعن طريقها منذ أوائل القرن الرابع عشر ميلادى من جانب آخر . وكل ازدهار جدة وتدهور الانتاج في مصر العليا دور شك . على حساب عيذاب وقيمة عيذاب وحرور التجارة بها . ونود أن نستعرض هذه الفرصة لكي ندعم رأينا في قصة حياة الموانئ على خط الساحل السودانى ، وارتباط كيانها وحياتها بمساندة القوى المسيطرة على البحر الأحمر من ناحية أو في مناطق يظهر من ناحية أخرى . ونحن لاشك في أن الاتجاه إلى اعتبار الطور المناء الرسمى لمصر يعنى أن القوة المسيطرة على البحر الأحمر قد أهملت عيذاب وحرور التجارة بها وحكمت عليها بالتدهور والامنيار . ويتسبب التاريخ لمرسئ كل التصرفات التى هدوت كيان التجارة لا في عيذاب وحدها ، بل في البحر الأحمر بصفة عامة ، وأنه هو الذى أنزل بها

ضربة قاضية خربتها وبعثت القاطنين بها والعاملين على ممارسة التجارة وخدمة الملاحة ، وقصص على آخر أمل في عودة الحياة والنشاط إليها . ومهما يكن من أمر المبررات التى تبرز له جعلته الشبهة ، فإن عرود الفصاء على عيذاب وتخريبها يمسى أن سياسة مصر تجاه تجارة البحر الأحمر قد تغيرت كثيرا عن دى قبل . ويمكن أن نعتبر كتابات ليون الأفريقى الذى زار مصر سنة ١٥٢٦ ميلادية ، الضوء الذى يوضح لما صفة ذلك الحدث الخطير ، وما كان من أمر الهجوم عليها وتخريبها .

وعلى الرغم مما حل بعيذاب من خراب ودمار فإن موقعها ظل مهما بالنسبة لبعض الاتصالات التى قامت بها بعض العناصر الأوربية من أجل مشروعات تجارية وحربية . ويبدو من ناحية أخرى أنها كانت اتصالات تنطوى على أطماع وأفكار صليبية ، وموجهة ضد الدولة الإسلامية والمسلمين . وقد استخدم الموقع لمروء بعض السفراء من الرهبان وغيرهم إلى الحبشة ودقنة ، وكانوا معقلا المسيحية - آنذاك - في قلب حوض النيل . ويظن البعض أن اتحادها وكرا للآمر ومركزا لنشاط المعادى للدولة الإسلامية حدث منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادى ، أى قبل تخريبها بحوالى قرن كامل . ويؤكد هؤلاء أن مرسئ كشف النقاب عن تلك المؤامرات وتنبه لتلك الأخطار التى تهدد سلامة المسلمين من مواطن المسيحية في حوض النيل حشوب مصر ، وتبين مؤامرة مرسومة بين كل من ملك الحبشة والملك العفوس الخامس ملك أراجون من أجل شن حرب صليبية في سنة ١٤٢٩ ميلادية . ويرون بناء على ذلك أن المماليك كانوا معينين في سياستهم الجديدة التى تتلخص في التشدد في معاملة الأوربيين ، وخطر الملاحة عليهم خشية التسرب إلى جدة أو الطور ، والتى أدت إلى التدهور الملحوظ في قيمة عيذاب . بل أنهم كانوا على حق أيضا عندما أعضوا عيذاب وتسموا في خرابها حتى النهاية . ومع ذلك فإن الأوربيين لم يكفروا عن الاتصال عن طريقها بملك الحبشة من أجل المصلحة المشتركة في رسم سياسة صليبية جديدة تتخذ من الحبشة قاعدة للهجوم على الدولة الإسلامية . ومن أهم الشخصيات التى مرت بموقع عيذاب وخرابها بدرود كودلهم والفوس دافا رسولا ملك البرتغال إلى الحبشة سنة ١٤٨٧ ميلادية ، أى بعد تخريبها بحوالى ستين سنة كاملة . وظل موقع عيذاب يحدد ويرسم على الخرائط حتى

كانت خريطة هريدوس سنة ١٤٩٩ والتي كانت آخر تلك الخرائط التي ظهر عليها . ثم ضاع بعد ذلك كل أثر لموقع خرلث عذاب في كل الخرائط التي رسمت للبحر الأحمر وموانيه منذ أوائل القرن السادس عشر . ويظن أن ذلك كان نتيجة مباشرة للعاملين جديدين لها علاقة لا باحتفاء موقع خرث عذاب من الخريطة فحسب ، بل بتدهور كل بجارة ومواني البحر الأحمر عن ذي قبل وهذا العاملان هما :

١ - كشف طريق رأس الرجاء الصالح في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي ، إقبال التجارة المتبادلة بين آسيا وأوروبا على ذلك الطريق الجديد .

٢ - دخول العشمايين إلى مياه البحر الأحمر وممارستهم حق السيادة على ميامه وسواحلهم وتحريم الملاحة على الأوروبيين فيه شمال جدة .

وكلا العاملين كميل بأن ينزع من البحر الأحمر وموانيه جانباً كبيراً من تجارته إلى كانت تمر به وتدعو إلى إردهار موانيه ونشاطها . وهكذا تصادرت كل العوامل وكل الظروف ووصلت نهاية لفصل آخر من فصول قصة الموانى على خط الساحل السوداني ، وكانت هذه النهاية من ناحية أخرى سبباً في زدهار ميناء آخر هو سواكن .

الفصل الخامس

سواكن الميناء العربي السوداني

موقع سواكن وعلامته لرسو السفن - ظهورها ونشاطها نتيجة لحسن موقعها وصفته من وجهة النظر البحرية - تحليل اسم سواكن وعلاقته بنشاطها - سواكن تعاصر باصح وعيذاب وتقر بها تجارة التهريب وبعض من تجارة الدولات المسيحية - شهرتها بعد تخريب عيذاب وانتقال التجار إليها .

سواكن

الميناء الغربى السودانى

كان تخريب عيذاب وانحيارها من غير شك العامل الرئيسى فى تطور مركز سواكن وشهرتها كميناء فى خدمة التجارة والملاحة فى البحر الأحمر . ويعنى ذلك أنها أصبحت منذ أوائل القرن الخامس عشر الميلادى الميناء الأول الدائم المصيت فى خدمة التجارة السودانية التى تشترك فى التجارة العالمية . وقد قامت بدورها وحملت الأمانة خلال خمسة قرون ، تصل إليها الطرق وتساب إليها السلع والمنتجات من قلب الأقاليم السودانية . ولعل أهم ما يميز تلك الفترة الطويلة فى تاريخ سواكن والوجه البحرى للتجارة السودانية ، هو تطور الظروف فى الداخل والخارج . وكانت تلك الظروف المتطورة الدائمة التغير فى السودان من جانب ، والبحر الأحمر من جانب آخر ، تلعب دورا خطيرا فى حياة سواكن وقيمتها فى خدمة الملاحة والتجارة . ونحن عندما نقرر قيمة الدور الذى قامت به بعد تخريب عيذاب لا نقصه مطلقا أنها قدمت أو ظهرت فى ذلك الوقت بالذات . هى قديمة وكانت معاصرة لأكثر من ميناء من الموانئ التى تعاقبت فى قيامها وتطورها وشهرتها على خط الساحل السودانى . ويعنى ذلك أنها قامت بوظيفة الميناء وخدمة التجارة والملاحة قبل أن تسمحها الظروف الفرصة الملائمة ، لأن تلمع وتشتهر وتتحول إليها السفن ، وتزدهر فى خدمة تجارة الدول والمسيحية فى السودان . ونحن ان كنا لا نملك الدليل على تاريخ ظهورها وقيلها ومرور التجارة بها أو ورود السفن الكبيرة إليها ، فإن بعض الكتاب يشيرون أن سواكن أو موقعها على وجه التحديد يعتبر من أقدم المواقع التى قام فيه ميناء على خط الساحل لخدمة التجارة والملاحة . ويؤكد الأستاذ شاطر بوصيل (١) أن استخدام موقع سواكن أقدم من التشايط البحرى والتجارى الذى مارسه اليونانيون البطالة فى العهد البطلمى . ويرى أن تسميتها تدل على أنها من أصل مصرى

Bousely, S. A., The Greek Influence in the Blue (١)
Nile Valley, 1945

اصيل قديم ، وهو شواخن Showa khon • ويعنى ذلك في رايه انها كانت محطة شوا التي تعتبر اقليما نيبيا من صميم الحبشة • ويذكر ان تحول الكلمة خن Khon الى كن Kon كانت نتيجة حتمية للطروف المتعللة بتخلو ابيدية اللغات البحاوية من حرف « الخاء » • وقد افترض البعض الآخر قيام سواكن في نفس الموقع الذي قام فيه بطليموس ثيرون المركز البطلمي المشهور • وهذا الافتراض الأخير غير سليم من اقسامه لأن كروفت الذي حقق موقع بطليموس وغيرها من الموانئ على خط الساحل السوداني أثبت قيامها في الموقع الذي يوجد فيه مرفأ عقيق • ويرى أن سواكن ربما قامت ونشأت في موقع آخر ، غير موقع بطليموس ثيرون ، وربما كانت تشغله ميناء أخرى من الموانئ والمراكز السلطانية الكثيرة الأخرى ويعتقد أن ذلك الميناء السلطاني الآخر هو لينين ليفنجلز - Lamen Evanglais (١) ويرجح ليندن Lyden ميناء آخر قامت سواكن في موضعه هو سوترلينين Soterlimen (٢) • ومهما يكن من أمر فإن معلق الكتاب بالبحث في ذلك الموضوع ، والقول أو الاصرار على أن موقع سواكن كان في حدة الملاحة والتجارة منذ أقدم العصور التاريخية يعنى شيئا ، ولا يمكن أن يكون غير ذي مغزى • ونحن نعتقد أن ذلك الاصرار يستند الى ادراك قام للموقع المسار والطروف الطيبة التي يميز بها ذلك الموقع • والفهم أو المعروف أن هذا الجزء من خط الساحل السوداني يتميز بحليج طبيعي لحماية السفن من الالواء والمواصف ، كما تلاحم اصماقه رسو السفن ودورابها واستعمالها • ويعنى ذلك أن كل أولئك الكتاب يتصورون أن تجارة العصور القديمة ورواد الملاحة في البحر الأحمر ، لا يمكن أن يفوتهم استخدام ذلك الحليج الذي تؤمله كل الصفات والمميزات المناسبة لخدمة السفن • وعلى كل حال فإن موقع خليج سواكن لا يبعد كثيرا عن الشروم والخلجان الى لجأ اليها رواد الملاحة • وليس غريبا أن يكون واحدا منها •



شكل (٤)

كروكي جزيرة سواكن والقناة التي تربط بين الميناء وعرض البحر

Crawfoot, G. W: OP. Cit

P. 264 (١)

Lyden, J: Historical Account of Discoveries & Travels in (٢) Africa. Vol II PP. 188 — 198

ولا يمكن للوصف مهما كان دقيقا أن يصور خليج سواكن وإبداع الطبيعة وحقه وتكوينه ، والطريق الذى يربط بينه وبين البحر المكشوف . وتوجد هناك ثمرة معقولة معتدلة تفصل فصلا تاما بين الحاجز المرجاني الخارجى الذى يكاد يمتد بحذاء خط الساحل ، ويوفر للسفن الأعماق الملائمة للمرور الى المرفأ . ويمتد الطريق من تلك الثغرة الى الجزء الداخلى من الخليج فى الداخل ، والذي توجد فيه جزيرة سواكن ، فى شكل ذراع من الماء يبدو مستقيما ، ولا يمكن لمن يراه أو يمر به أن يصدق من أول وهلة انه امتداد طبيعى . وربما تصوره البعض قناة صناعية من خلق الإنسان ، لأن جوابه مستقيمة ومنظمة الى حد كبير . ويتجه ذلك الذراع المائى الطبيعى بصفة عامة من الشرق الى الغرب ، تحف به الحواجز المرجانية الخارجية Barrier Reefs وحواجز مرجان خط الساحل Coastal & Fringing Reefs . وتكون الشعاب المرجانية على الحائزين باستمرار ، ومع ذلك فإن من يمر بالذراع المائى يمكن أن يميز القناة الجانبية الضحلة التى تفصل عادة بين الحاجز الخارجى وحاجز خط الساحل . أما شعاب المرجان فوعرة ضخمة تكاد لا تغمرها الا بضع اقدام قليلة من ماء البحر . ويود أن نفيه الأدهان الى أن امتداد الذراع واستقامته وتكون الخليج بصفة عامة يرجع الى ظاهرة حدوث التشققات والانكسار . ويعتبر ذلك أيضا مستولا عن الأعماق التى تلائم رسو السفن فى قلب الخليجان والشروم ونهاياتها الداخلية . وليس ثمة ما يمنع من أن تكرر القول بأن معظم خليجان خط الساحل السودانى تكونت نتيجة لحدوث شقين متقاطعين على شكل صليب . ويمش كل شق منها ذراعا تكون احدهما موازية لخط الساحل وتكون الأخرى متعامدة عليه بحيث يربط بين الذراع الاول والمسطح المائى المكشوف للبحر الآخر . وهله الخليجان والشروم من طارئين اثنين - كما قلنا - يمتاز الاول بطول الذراع الموازية لخط الساحل وعمقا ، وقصر الذراع الأخرى التى تربطه بالبحر ، أما الثانى فيتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر عن الذراع الموازية لخط الساحل . وخليج سواكن من النوع الأخير الذى يتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر . ويبلغ أقل عرض لتلك الذراع حوالى ٢٠ ياردة وتحف بها عند الفتحة الخارجية والحواجز المرجانية ، التى تنحصر عنها المياه وتبدو مكشوبة فوق مستوى سطح البحر خلال عدد من الشهور من مايو الى أغسطس .

ولا يحف اليابس بالذراع الا على مقربة من نهايتها الداخلية لمسافة ميلين ، ويتصل بعدها مباشرة بالذراع المائى الأخرى ، الموازية لخط الساحل التى تبدو فى شكل شبه دائرى غير منتظم ، وتوجد فيه جزيرة سواكن وجزيرة البحر ، لصحى . وتقسيم ذلك البحر اسطوح المائى شبه الدائرى الى قسمين ، يمتد الاول على شكل ذراع قصيرة فى اتجاه الشمال الغربى وتشيز بالأعماق الضحلة وكثرة المخاضات (١) ، أما القسم الثانى فيمتد فى اتجاه الجنوب والجنوب الشرقى وهو عميق تقع فيه جزيرة سواكن . ولما كانت الأعماق فيما حولها مناسبة ومنظمة وملائمة لرسو السفن ، فقد قامت فيما حولها كل مظاهر النشاط والمجهودات المتعلقة باستقبال السفن ورسوها والشحن والتفريغ . ومع ذلك فإن دخول السفن وخروجها من الميناء كان لا يتم الا فى ساعات النهار حتى يمكن أن تمر فى سلام خلال المدخل وعبر الذراع المائى الطويلة ، دون أن تعرض لخطر الاحتكاك أو الحوض على الشعاب المرجانية . والواقع أن هذه الذراع الطويلة لا تمثل المدخل الوحيد ولكنها أسبابها جميعا لمرور السفن الكثيرة للملاحة البحرية . ويعنى ذلك أن ثمة مدخلين آخرين يمكن أن تسلكهما السفن وهما المدخل الشمالى والجنوبى . ويعتبر المدخل الشمالى الذى يمكن أن تسلكه السفن الموجهة من شمال البحر الأحمر نحو الجنوب أخطرها جميعا ، فى مسافة تبلغ حوالى ٩٠ ميلا . أما المدخل الجنوبى والذى يبلغ طوله ٦٠ ميلا ، ويمكن أن تسلكه السفن القادمة من جنوب البحر الأحمر فى اتجاه الشمالى فهو أقل خطرا . والخطر فى كل من هذين المدخلين نتيجة طبيعية ومعنقة لأبهما عبارة عن طريقين فى القناة الضحلة الجانبية الموازية لخط الساحل تقريبا ، والتى ذكرنا أنها تكون محصورة عادة بين الحاجز المرجانى الخارجى والحاجز المرجانى الساحلى . أما المدخل الرئيسى فهو الأوسط والذى لا علاقة له مطلقا بالمساء الجانبية الضحلة . وهو أكثر عمقا وأقل طولاً فلا يريد طوله على ٣٠ ميلا من عرض البحر الى جزيرة سواكن . وهذا المدخل الأخير كان مستخدما لمرور السفن البحرية ، ولكنه الآن بعد أن رادت أحيائها وزاد الفاظس منها وزاد النمو المرجانى على حائبيه ، بات خطرا ، ولا تستخدمه الا السفن البحرية التى لا يزيد الأعماق منها على ٢٠ قدما .

ويجدر بنا قبل أن نهتم بسواكن وقيمتها من وجهة النظر التاريخية والاقتصادية أن نشير إلى أن تحليل اسم سواكن يفسر بالهراقة - ولنفهم أن ذلك الاسم لم يظهر ولم يستخدم ويتداوله الكتاب والناس إلا منذ العصر العربي الإسلامي - فهل يعنى ذلك أنه اسم عربي أصيل ، أو على الأقل أطلقه العرب على ذلك الميناء ؟ الواقع أنه ليس من السهل علينا القطع برأى معين في ذلك الموضوع ، لأنه ليس ثمة دليل يمكن الاعتماد عليه ، ومع ذلك فإن ثمة افتراضات وقصصا يتداولها الناس ويذكرها بعض الكتاب لتحليل اسم سواكن ومصدره ، والأصل الذى اشتق منه - ونذكر في مقدمة تلك الافتراضات الطريقة التى رأى الذى أشار إليه الأستاذ شاطر بوصيل في تحليل الاسم المقطعين لكن مقطع منهما معنى مطلق ، ويؤلفان معا معنى عاما - وقد ذكرنا من قبل أنه لو صح ذلك الافتراض لكان دليلا على أنه ميناء قديم مارس فيه الإنسان خدمة الملاحة والتجارة منذ وقت بعيد - وتناول البعض الآخر الاسم من وجهة نظر أخرى ، وذكروا أنه مشتق من كلمة عربية أصيلة هي كلمة « سوك » - ويذكرون في معرض تأييد رأيهم أن منطقة الظهير التى تسيطر عليها صفات الصحراء وشبه الصحراء ، وتعرض لدبابة كبيرة في كمية المطر السنوى من سنة لأخرى ، معرضه لأن يصيبها الجذب والتدهور في السور النباتي المثل في أعشاب قصيرة فصلية من حين إلى حين - ويعنى ذلك العقر وموت الحيوانات تدهورا في الموارد الأساسية للسكان - ويؤدى ذلك بطبيعة الحال إلى نزوح بعض السكان إلى الأراضي فيما حول الموقع الذى قامت فيه سواكن ، حيث سلكوا الصيد ومارسوا التجارة والسائل التجاري مع من حولهم - وهكذا أصبح الموقع سوقا ومنها اشتق لفظ سواكن Sukk. ثم حرف فيما بعد إلى سواكن - وهنا رأى معقول من وجهة النظر المصوغية ، ولكن ليس من الضروري أن يفترض القحط والجذب حتى يبرر ذلك تجمع السكان في ذلك الموقع وما حوله وممارسة التجارة - ولعل من الأوفق أن نتصور أن وصول بعض العناصر العربية الساحرة من الحرية العربية واستقرارها واختلاطها بالمجاة كان سببا في التجمع والاعتماد بذلك الموقع الملائم لخدمة التجارة وتوجيهها - ونود أن نشير إلى أن هناك رأيا آخر طريفا وعريضا في الوقت ذاته ، لأنه يقول بأن كلمة سواكن مشتقة من لفظ « سحور » جمع « سحر » - والفريسي بن العرب أن يعبر ذلك الموقع سحرا يصم الجارحين عن الدون والمحرمين .

والملك سليمان كان يستخدمه في ذلك الغرض - . ويذكر أصحاب ذلك الرأي أن لفظ سحور أصابه تحريف مع مرور الزمن ، وأصبح « سكون » ومذهب اشتبهت كلمة سواكن - ونه رأى آخر يدعمه الحبال ويبنى من قصة جرامية ، تعرض أصحابها أو يزعمون أن ذلك الموضع مرتبط بقصة طويلة هي قصة « السبعة حن » Sava gin . ويردد كثيرون هذه القصة ويرتبون حوادثها ومن ثم ينسبون إليها كلمة سواكن - وهم لا يفترقون بأن لطخيل صنيبا كبيرا في رسم خطوطها وحجبتها - وبما يكن من أمر فصح لا نهتم كثيرا بتحليل الاسم أو الوصول إلى مصدره الذى اتحد منه ، وإن كنا نعتقد أنه يسجد في القالب من أصل عربي أصيل .

وقد عرف اسم سواكن وورد ذكره وشاع بين الناس لأول مرة خلال القرن الثامن الميلادي ، وكان ذلك عندما مرت فلول أسرة بني أمية الهاربة بعد مقتل مروان الثاني سنة ٧٥٠ ميلادية في الميوس - ويتفق ذلك التاريخ في واقع الأمر مع نشاط العرب التازحين والمهاجرين من جنوب شبه الجزيرة العربية وفيلها إلى المواقع الملائمة على خط الساحل العربي للبحر الأحمر من أجل التجارة وخدمة الملاحة - ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن عاصرت باصع الميناء العربي الحالي - وأنها كانت تقوم بوظيفتها كميناء في خدمة التجارة التى ترد إليها في طرق تنساب من الداخل ، وترتبط بشبهها وبين بعض مراكز البحارة على النيل - . ويذكر المقرئ (١) صاحب الموعظ والأعصار بذكر القحط والآخر أن هناك طريقا من النيل إلى سواكن وباصع ودهلك وغيرها من جزائر البحر ، فها منه بنو أمية الهاربون عندما جد أتباع العباسيين في ملاحقتهم - وليس غريبا أن يجمع المقرئ كل تلك المواقع - سواكن وباصع ودهلك - في موضع واحد ، لأنه يعنى بذلك أن المواقع التى مارس فيها العرب نشاطهم التجاري كانت على صلة وثيقة بنواى النيل في ظهريها الألفريقي - وقد أشرنا في أكثر من موضع سابق إلى أن تلك القحط والمراكز كانت لا تسند إلى خدمة الملاحة في البحر الأحمر كصريق هام لمرور البحارة لدولية ، بل كانت سبعا بحارة مصغه الظهير والاتصال المنتظم فيما بينها - ولما كانت سواكن قد عاصرت باصع خلال خمسة

قرون على الأمل وعذاب من بعدها ، فإن ذلك يعنى أنها عاشت فترة طويلة تمتد من حوالى القرن الثامن الميلادى الى القرن التاسع عشر الميلادى - ولكنها هود أن تشير الى أن تاريخ حياتها الطويل - وإن كان متصلا - إنما ينقسم الى قسمين متباينين تماما - حقيقة أنها كانت دائما فى خدمة التجارة السودانية ، ولكنها كانت تعاصر باضع وعذاب ، وكان موقفها متغيرا تماما عنه بعد أن انعدت بتلك الخدمة وأصبحت سيده الخواص على الساحل السودانى - وتصور الفترة الأولى من تاريخ حياتها والتي تمتد من أوائل القرن الثامن الميلادى الى أوائل القرن الخامس عشر ، الصفحات الأولى من خدماتها لتجارة السودانية وللديولت المسيحية والتوجيه البحرى للسودان - ومع ذلك فإن قيمتها خلال هذه الفترة كانت محدودة إذا ما قوربت بقيمة كل من باضع ومن بعدها عذاب - ويستحق ذلك من عمدا تحقيقين هما : ١ - كبراء من تحدة الأقاليم السودانية كانت تمر بطريق باضع ثم عذاب لما لهما - على التوالي - من علاقات مزايدة مع التجارة السودانية ، بالإضافة الى أن سواكن لم تكن على صلة وثيقة بالتمتع الملاحة الكبيرة القادمة من المحيط الهندى - ويبدو أن باضع ثم عذاب كانت شهرتهما وطبيعة خدماتهما ستجارة والملاحة تقل من قيمة سواكن وتحتجبها عن ذكرها - ونصرت لذلك مثلا بعدم ورود ذكرها فى عقد الأمان الذى أعطاه عبد الله بن الحجاج للملك كانون بن عبد العزيز عظيم البجة سنة ٨٣٦ ميلادية (١) - ولكن ذلك كله لا يعنى شيئا بالنسبة لوجودها ومعرفتها باسم سواكن وفيماها بدور ما فى خدمة التجارة والتبادل ، لأنها كما قلت قد عرفت منذ القرن الثامن الميلادى عندما مر بها الأمويون الهارون - ويؤكد جميع المراجع العربية القديمة أن سواكن وظهيرها كان يستقبل أموجا من الأسر العربية خلال القرون التاسع والعاشر والحادى عشر - وكانت تلك العاصر تصل اليها عبر البحر من الياسس المقابل مباشرة طوبا للاستقرار فى الوطن الجديد - ويذكر بلوس Bloss أن من بين تلك الأسر العربية أمره أرتيجا التي ربما تكون قد وصلت اليها خلال القرن التاسع الميلادى (٢) .

ويبدو أن سواكن ظلت منه أن بدأ سيل التسرب العربى وحتى سنة ١٢٥٥ ميلادية قرية صغيرة محدودة القيمة سكانها من الهجج ، وأنها كانت تحدم نشاطا محدودا لمرور قحارة الديولت المسيحية فى قلب جوص النيل الأوسط - وتبرز الحقيقتان السابقتان عدم امتداد المد الصليبي البحرى الى تسربت بعض موحاته الى مياه البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن الثانى عشر الميلادى على وجه التحديد - وكان اهتمام أرناسط زعيم الصليبيين موجهها الى الخواص الكبيرة العربية الاسلامية كعذاب وجدة لقط - ومهما يكن من أمر فإن المسعودى الذى وصف سكان سواكن والنازلين بجزيرتها فى الفترة الأولى من تاريخ حياتها يذكر أنهم من النخاسة ، ويصفهم ياقوت الحموى فى سنة ١٢٢٤ ميلادية بأنهم خليط من النروج والمسيحيين ، وأنهم يشغلون بخدمة التجارة وتوجيههم ، ويشتلون العملة التجارية الحقيقية لكل من الحبشة والسوبة المسيحيين - ونحن ننظر لكتابات ياقوت نظرة جدية ، ونعتبرها عامة ومجدية ، لأنها تعاون الباحث فى الوصول الى عدد من النتائج الأساسية والأساسية التى تعدد قيمة سواكن ووظيفتها ومركزها كميناء - وأهم هذه النتائج هى :

١ - السيرة الأولى أولية فى جملتها وتفصيلها ، ذلك أنها كانت فيما يبدو - فى ذلك الحين - مركزا من مراكز النشاط التجارى وخدمة الملاحة على الساحل السودانى ، وأنها كانت على جانب كبير من الشهرة حتى جدت أنظار الكتاب العرب وأنارت التباهيم - وإذا كان ياقوت قد حدد صفة سكانها ، فإن ذلك يعنى أن العرب كانوا فيها أقلية محدودة - وإن هذه الأقلية المحدودة لم يكن الحديث عنها فى الواقع الدافع لذكر سواكن ، إنما كانت قيمتها وخدماتها ومركزها هى الدافع الأصيل الى ذلك -

وقد لا نسيا كثيرا على حد تعبير كروفورد (١) Crawford بأن سكانها من المسيحيين فهو لا يثنى تماما فيما ورد عن تغليب العناصر المسيحية لا لعدم ثقته فى قوله ياقوت ، بل لأنه يعتقد أنهم كتجار يتميزون بأنهم أصحاب حيلة ودهاء ومكر ، يسرون من أحسن مصالحهم الخاصة ، فهم مسجونون حين يتعاملون مع الدول المسيحية ، ومسلمون فى تعاملهم مع العرب المسلمين - ومع ذلك فنحن

لا يود أن يحمل قول ياقوت كل ذلك الجدل ، الذي يستند الى الطعن والتخمين ،
 ويستطيع أن تذكر أن المسيحيين كانوا يستقرون في جزيرة سواكن ، وأنهم
 كانوا يعيشون جنباً الى جنب مع المسلمين في سلام وأمن تامين . وكان
 المسيحيون المستقرون في العالب ممثلين للتجار الذين يستعملون سواكن ،
 ويتعاملون مباشرة مع دولتي النوبة المسيحية والحبشة . ولا شك كذلك في أنها
 كانت مركزاً هاماً نسبياً ، وأنها ضمت جاليات وعناصر وأردة من الخارج .
 يرتبط كيانها ومصيرها وبقاؤها بذلك النشاط التجاري . ومصر ذاتها التي
 كانت لها السيطرة على عيذاب كانت تهتم بشواطئ سواكن وترعاه من بعيد ،
 بل ربما كان لها مصالح تجارية ، ورعايا مقسمون يشتغلون بالتجارة . وهناك
 أدلة قوية على قيام تلك العلاقات الاقتصادية الوثيقة بين مصر وسواكن .
 ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنها كانت على علاقة ما بالتجارة الدولية في البحر
 الأحمر وحركة الملاحة التي تملأ البحر نشاطاً وحركة . ولعل أهم ما يدعم قيام
 العلاقات بين سواكن ومصر هو صيغة الاحتجاج المصري الذي وجهه سلطان
 مصر في سنة ١٢٦٤ ميلادية لسلطان سواكن ، ومطالبته إياه بحسن معاملة
 التجار . بل لقد اتبع ذلك بإيفاد حملة حربية في السنة التالية مباشرة بقيادة
 حاكم قوص ، لتأديب سكانها وسلطانها بالنسبة لسوء معاملتهم للتجار .

٢ - وتلقى النتيجة الثانية الضوء على طبيعة العلاقات بين سواكن وأهل
 سواكن من ناحية ، وبين مناطق الظهير القريب والبعيد من ناحية أخرى .
 وإشارة ياقوت الصريحه في تقرير مرور تجارة الدويلات المسيحية عن طريقها
 تعنى صراحة أنها كانت بمثابة المنافذ التي يطلون منها على العالم . أما فيما
 يتعلق بالظهير القريب فلا مناص من افتراض سيادة العلاقات الطيبة فيه لأن
 ذلك هو المبرر الوحيد الذي يفسر مرور التجارة وامتداد الطرق والدروب في
 قلب أوطان البجاة . وقد أشار للقريري وابن سليم الأسواني الى تلك الطرق
 وأنها كانت تربط بينها وبين مراكز جميع التجارة على النيل وتنساب منها
 السلع والمنتجات السودانية .

وهكذا كانت سواكن مركزاً لنشاط تجاري استمرى نظر مصر وجذب
 انتباهها ، حتى عمل سلاطين المماليك على وضع أيديهم عليها نهائياً . وليس

من السهل علينا أن نجلو الأمر أو أن نصل الى أصوله وحقيقته ، ومع ذلك
 فإن هناك أكثر من ذائع يبرر انتباه مصر والسماح الى السيطرة عليها .
 ويذكر أن أهم تلك الدوافع وأبلغها أثراً هي وضع البحر للتهديد المباشر أو غير
 المباشر الذي كان يعترض تجاره البحر الأحمر من ناحية ، واحكام الرقابة على الدويلات
 المسيحية وعلاقتها مع الخارج من ناحية أخرى . وربما كان الاهتمام مشعاً
 من الرغبة المنحة في توطيد الروابط بين الدول العربية الإسلامية وبين الأعداد
 المتزايدة من العرب والعناصر العربية التي استقرت في السودان ، وعلى هامش
 الدويلات المسيحية . ومهما يكن من أمر فإن سقوط سواكن في يد مصر كان
 له مغزى سياسي بعيد الأثر في السودان ذاته ، لأنه يعنى إحكام السيطرة
 والرقابة العربية الإسلامية على المنفذ البحري ، والتهديد المباشر لمناطق
 المسيحية في النوبة . وباتت كل الطرق التي كانت تجد فيها منعاً مباشراً الى
 العالم الخارجي تمر في قلب أراضي العرب المسلمين . وكان سقوط سواكن في
 نظر مسيحيي النوبة خطراً وتهديداً ، وبأن رد الفعل المباشر في المناوشات
 والهجمات التي قام بها الملك دلود على عيذاب وأسوان ، كما يمثل في الامتناع
 عن دفع البقوت . وكان النزاع بين الدويلات المسيحية والعرب في مصر يتجدد
 من حين لآخر ، بعد أن شعروا بعزم مؤكّد من جانب مصر على تهديد مصالحهم
 التجارية ، ورغبة كيان دويلاتهم . وهكذا بات سقوط دولتي النوبة المسيحيين
 محققاً ، ومكتوباً له أن يتم مع مرور الوقت وبطريقة يغلب عليها الطابع
 السلمي . وبذلك مصر من جانبها كل ما في وسعها لرعاية سواكن والمناطق
 السودانية في ظهريها ، وكانت الحملات تصلها من حين الى حين لحفظ النظام
 وإقرار السلام وتثبيت السلطة وجلب السلع وجباية الضرائب (١) . وقد
 وجهت بعض تلك الحملات ضد البدو في ظهير سواكن لوضع حد لمسلطتها
 وتمويقها مرور التجارة أو تعريضها للخطر ، ووجهت في بعض الأحيان
 الأخرى الى تقطع ومراكز ومعقل في قلب النوبة المسيحية ذابها (٢) وكانت
 من بين تلك الحملات ، الحملة التي سبورها السلطان الناصر سنة ١٢٦٠
 ميلادية الى سواكن لتثبيت يد مصر عليها وتأمين التجارة المارة بها . وإذا

Bloss, J. F. E: OP. Cit P. 182

(١)

Muir, W.: The Mamluke or Slave Dynasty of Egypt P. 72 (٢)

علينا أن دولة مقرة المسيحية قد لغيت نهايتها سنة ١٣٤٠ ميلادية ، فان ذلك يدلنا بطريقة عملية على مدى القيمة الاستراتيجية والاقتصادية لميناء سواكن بالنسبة للنوبة المسيحية . وقد أدى سقوطها في يد العرب المسلمين في مصر الى اعلان آخر عهد كاتب تنص به مع الخارج ، واصبحت المسيحية في حوص اسيل - النوبة المسيحية - بمثابة جزيرة مسيحية في قلب محيط اسلامي صخيم يرايد مده من حين الى حين ، فيقتطع منها مساحات وأجزاء كبيرة لتسبحه للتسرب السلمي للقنائل العربية .

.....

وعندما منتقل الى الحديث عن سواكن وقيمتها كميناء في خدمة التجارة واستئصال السفن خلال تلك الفترة نجد أنفسنا مضطرين الى الاعتماد على ماورد عنها في كتب الرحالة العرب ، الذين كان لهم النشاط في الريادة والكشف الجغرافي . ويعتبر ابن بطوطة واحدا من أولئك الرحالة الذين نسبوا لأنفسهم زيارة جزيرة سواكن ، وتحدث عنها . وقد أورد ابن بطوطة في كتابه تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ذكر سواكن وفصل القول في صفه الميناء ، وما كان من امر زيارته لها في القرن ١٤ ميلادي . ويذكر أن زيارته كانت اضطرابية من غير قصد أو تدبير ، وأنها حدثت عندما اضطرت سفينته أن ترسو في طريقها من حدة الى عيذاب عند رأس دواير في منتصف المسافة بين عيذاب وسواكن . ويعني ذلك أنه انتهز فرصة الرسو والتوقف عند رأس دواير - روايا - فقصده سواكن بطريق برقي ، يمتد بحذاء الساحل للتعرف عليها ، وتسجيل بعض المعلومات عنها . وقد أبرز صراحة الاختلاط الواضح بين سكانها الأصليين من النحاة وبين بعض الأسر العربية والمصاهرة فيما بينها . وهذا القول الذي ذهب اليه محقول ويتفق تماما مع رأينا في أنها كانت نقطة من التقط التي تسربت عن طريقها بعض العناصر العربية من اليانيس المقابل في شبه الجزيرة العربية . ولكن الغريب فعلا أن يصف ابن بطوطة جزيرة سواكن ، ويذكر أنها تبعد بمسافة ستة أميال عن حط الساحل . وهذا

صراعاً

١١ يدين الشك في وصفه ، بل وفي زيارته للميناء (١) ويرى البعض منهم بلوس Bloss أن ابن بطوطة مخرف ، ولا يصدق وصفه على سواكن من وجهة النظر المصوغية . ويرون أنه ربما انطبق على جزيرة بهادور التي تقع الى الجنوب قليلا في قلب جزيرة نوارات . ويبرر بلوس اعتراضه على أساس أنه ليس من المعقول مطلقاً أن يقطع ابن بطوطة - المسافة بين رأس دواير - نوايا - وجزيرة بهادور في يومين اثنين فقط في رحلة شاقة طويلة على ظهور الابل ، وأنه لو افترضنا حدا صدق ابن بطوطة ، فان لم أدله ماديه تؤكد ذلك الغصا الحسيم الذي وقع فيه . وأن ذلك يعني من ناحية أخرى أنه لم يصب أصلا الى سواكن في أثناء زيارته للساحل السوداني ، وأنه اعتمد في وصفه غير الدقيق على ما سمعه من الرواة الذين التقى بهم في رأس دواير وربما في عيذاب . ويعتقد أن في وصفه ما يوحى بعدم الصدق وذلك على ضوء ما أورده أساسا عن المسافة بين خط الساحل وجزيرة سواكن ، والتي مرر أنها تبلغ حوالي ستة كيلو مترات . وحقيقة الأمر أنها لا تبعد الا بمسافة ضئيلة للغاية لا تتجاوز بضعة عشرات الأمتار تفصلها عن أراضي الظهير المعروفة محليا باسم القيف . وليس من المعقول قطعا أن نفترض تراجع البحر في القرون الخمسة الأخيرة كل هذه المسافة ، لأنه اذا ما علمنا أن ارتفاع يابس الجزيرة عن مستوى سطح البحر في الوقت الحاضر لا يتجاوز بضعة أقدام قليلة ، ويصبح من الصعب علينا قبول فكرة تراجع مياه البحر كل تلك المسافة . بل انه يعني من ناحية أخرى أن جزيرة سواكن كانت تحت سطح البحر تماما في فجر القرن الخامس عشر الميلادي . ولا حيلة لنا في تبرير ذلك التخرق ، ولا مخلص من أن نذكر أن ابن بطوطة لم يصل أصلا الى سواكن ولم يفر بريارتها . وربما كانت تسجيلاته خلاصة ما وصل الى علمه دون أن يرى بعينه ، وربما كان وصفه منطبقا على مجموعة جزر سواكن التي تبعد عن خط الساحل بمسافة كبيرة ، وتقع في نفس العروض تقريبا ، ولا علاقة بينها وبين جزيرة سواكن التي كانت ميناء لخدمة التجارة . وبناء على ذلك كله وعلى خلوص كتب العرب من التفصيلات ، يكون من

(١) ابن بطوطة ، مهذب رسله المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الاسفار

الصعب علينا أن نصح لسواكن الصورة الصادقة في إطار الحقيقة ، عندما يعبر
عن قيمتها وخدمتها للتجارة والملاحة في البحر الأحمر .

ويمكن القول ان سواكن ظلت خلال تلك المرحلة من تاريخ حياتها والتي
استمرت الى السنوات الأولى من القرن الخامس عشر الميلادي من الموانئ اصغره
غير المشهورة . حقيقة أنها كانت تؤدي خدمات للتجارة ، ولكن لم تكن
ممن الملاحة الكبيرة المحيطة التي تعمل على خدمة النقل والتجارة في البحر
الأحمر وترسو في عيذاب ثم الطورتصل اليها . ويعني ذلك أن خدماتها كانت محدودة
مؤداهما تهريب بعض سلع الدولات المسيحية ، ومرور الحجاج من المسيحيين
الى الأراضي المقدسة في اورشليم . وقد استمر مرور الحجاج المسيحيين حتى
أوائل القرن السادس عشر الميلادي ، حيث ازدهر المد العربي الاسلامي وقضى
على البقية الباقية من معادل المسيحية في النوبة العليا . ويعلم على الظن أن
سفن الملاحين العرب كانت تعبر وحدها بخدمات الاتصالات مع سواكن حتى أنها
احتكرت نقل التجارة منها وادبها . وتشير المراجع الى أنهم وخدمهم كانوا العارفين
بالمسالك المؤدية اليها من عرض البحر ، وأنهم كانوا يصلون اليها في سر وأمن
تامين . ويعني ذلك أنهم كانوا يحتكرون التجارة ذاتها والمبادل عليها
وتسويقها في اجزاء من الدول العربية الاسلامية . ومن بين تلك السلع تجارة
العبيد (الرقيق) التي كانت تجد سوقا مزدهرة في قلب شبه الجزيرة العربية .
ويمكن أن يضيف الى ذلك أيضا أنها كانت في خدمه تجارة التهريب ومرور
السلع المحظورة التي ربما كان من غير الممكن مرورها بطريق آخر الى السوق
الحرجية . ونحن لا نعلم بطبيعة الحال شيئا عن طبيعة تلك التجارة الهامة ،
ولكنها في الغالب كانت في صورة سلع يتم تهريبها من سواكن لآنها محظورة
وممنوع تداولها والتعامل فيها ، بل ربما كان مجرد التهريب من دفع الضرائب
والمكوس الجمركية عليها في ميناء آخر يحصص لاشراف حكومي منظم كعيذاب .
ويبدو أن تجارة التهريب قد راد حجمها واقبالها على مرور بسواكن خلال
النصف الثاني من القرن الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين . وربما كان ذلك
من بين العوامل التي أدت الى اهتمام حكومة مصر بالسيطرة عليها واخضاعها
لرقابة المصرية ، بل لو صح ذلك لكان من الممكن اصابته الى مجموعة العوامل
التي كانت سببا في تدهور خيمة عيذاب واصمحلالها . ولا يمكن أن نسي بذلك

صراعا بين عيذاب وسواكن او مناهضة رسميه على الاستقلال بمرور تجارة
الطبخ من الاماكن السودانية .

ومهما يكن من أمر فقد انتهت الفترة الأولى من تاريخ حياة سواكن دون أن
يكون لسواكن أو لأهل سواكن أو المنتفعين بها علاقة أصيلة بذلك . والواقع
أن استعمال سواكن من حال الى حال توثب على المحلة التي تعرضت لها عيذاب
كما ذكرنا من قبل - على يد سلطان المماليك في حوالي سنة ١٤٢٦ ميلادية .
ونرتب عليها أن فر رهاجر عنها بعض أهلها الى سواكن لاستئناف حياتهم في
خدمة التجارة والملاحة ، لأنهم كانوا قد ارتبطوا فعلا بذلك المورد من موارد
الكسب . وتؤكد المراجع أنه في نفس تلك السنة بالذات والتي خربت فيها
عيذاب وصلت السفن التجارية الكبيرة المحيطة الى سواكن من الهند والصين .
فكان ذلك بداية عهد جديد ، وتصدرت منذ ذلك الحين موانئ الساحل
السوداني ، واعتلت مرتبة ممتازة بين موانئ البحر الأحمر بصمة عامة .

الفصل السادس

سواكن

الميناء العثماني السوداني

تعرضها للذبذبة بين الشهرة والتدهور - ارتباط
الذبذبة في القرن الخامس عشر بعوامل مختلفة - ظهور
القوة العثمانية والسيطرة على سواكن وخط الساحل -
ظهور قوة الفنج في الأقاليم السودانية - الاتفاق بين
القوتين على مرور التجارة بها وعودة النشاط إليها •
عودة الى الذبذبة والتدهور في القرن ١٧ ، ١٨ واول
القرن ١٩ •

سواكن

الميناء العثماني السوداني

ليس محريا أن تصبح سواكن بعد تخريب عيذاب ميناء السودان الرئيسي
في خدمة مرور التجارة والسلع السودانية والأفريقية التقليدية . ونحن نؤكد
أن شهرتها وازدهار قيمتها كانت تستند إلى ظروف تنشق من واقع الظروف
السياسية والاقتصادية . أما الظروف السياسية فتتهم على ضوء علمنا بالتوسع
المصري والسيطرة على ذلك الجزء من أقصى شمال شرق السودان جلاله القوي .
الحامس عشر الميلادي . ويعني ذلك ظهور القوة السياسية التي تختم وجودها
ونشاطها في رعاية ومساندة موانئ الساحل السوداني ، ودفع خطر البدو والدين
يعيشون في ظهيرها عنها . وكانت الظروف الاقتصادية من ناحية أخرى والتي
سلخص في تقدم الملاحة في البحر الأحمر ، تدفع اسحاره المسدلة بين الشرق
والغرب تعني ازدياد الحركة في موانئ البحر الأحمر بصفة عامة . هذا بالإضافة
إلى أن التطورات الحضارية في العالم كانت سببا في الاقبال على سلع ومشتقات
الأقاليم السودانية والأفريقية كسفن العنبر وريش النعام والصمغ والعبيد
(الرقيق) . ومع ذلك فإن هذه المرحلة من تاريخ سواكن والتي تمتد من أوائل
سنة الخامس عشر إلى أوائل القرن التاسع عشر الميلادي تتميز بظاهرة عربية
وهي انديمه وهدوب مسما وشهرتها في خدمة التجارة والملاحة من حين إلى
حين . ولا يمكن أن يسجل الخط البياني لها صعودا مستمرا في القرون ، بل
هي بارة ميناء هامة مشهورة ومردعه صيتها كمعدلة لمعدلة السودانية ، وكمرقا
لاستقبال وحمله سلع التجارة الدولية ، ثم تعود فتحس شهرتها وتنفذ قيمتها
ومدهور أصيبتها إلى حد خطير يثير الدهشة . وتلك فرصة مناسبة لمعجزها
لندعم رأب في صفه موانئ البحر الأحمر ، واسي تسمير جميعها بحساسة للمعزة
من غيرها من موانئ العالم وتتناثر بأي هرة تتعرض لها الملاحة . من أن اقترانها
وبعد مناطق الظهير المنتجة عنها بمسافات ليست بالقصيرة واحسوخ لمتحاجت
لأن يمر منها في مناطق عدة . يعيش سكانها في بدوة دمة ، يعني أن معومات
حياتها لا تخضع لارادتها مطلقا .

ولتفسير ذلك التذبذب الذي أصاب قيمة سواكن بين الصعود والهبوط وتعاقب الأهمية والتدهور ، لا يكون إلا على ضوء الفهم الحقيقي الكامل لطبيعة تمدده عبر القوة المسيطرة على الساحل السوداني وظهوره من جانب ، والسيارات السياسية والاقتصادية في البحر الأحمر وعلاقتها بالطرق الرئيسية الأخرى التي تسلكها التجارة الدولية بين الشرق والغرب ، كطريق الخليج العربي والطرق البرية عبر آسيا من جانب آخر . والواقع أن سواكن وغيرها من موانئ البحر الأحمر كانت تتحمل دائما عبء كل التطورات والظروف التي تتحكم في البحر الأحمر وبعثته كثريان لمزور التجارة وعبورها من الجانب الآسيوي إلى حوض البحر المتوسط وأوروبا . ولنضرب لذلك مثلا بقيمة سواكن في القرن الخامس عشر الميلادي من سنة ١٤٢٦ إلى سنة ١٥٠٠ م ، فهي كما ذكرنا بعدما انعدت بخدمة الملاحة والتجارة باتت مشهورة مزدهرة غنية وظلت كذلك حتى وجدت ظروف معينة في أواخر القرن الخامس عشر حجبت شهرتها وقلبت من أهميتها . ويمكن أن نلخص تلك الظروف في حدثين أساسيين وحطيرين هما -

أولا - كشف طريق رأس الرجاء في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي ، واتحاد جانب كبير من الملاحة المحيطية إليه حتى بات منافسا خطيرا لكل الطرق التي تمر بها التجارة بين الشرق والغرب ومن ضمنها طريق البحر الأحمر .
ثانيا - تدهور النفوذ المصري على خط الساحل وفي البحر الأحمر وذلك كنتيجة لاضطراب الحياة السياسية وتدهورها في دولة المماليك في مصر ذاتها .
وبعض ذلك أن البحر الأحمر والتجارة والملاحة فيه فقدت القوة التي تعطي نظامها . وإذا أضفنا إلى ذلك تناقص حجم التجارة المارة به فإن ذلك يعني اتجاه بعض الوسطاء إلى أعمال السطو والقرصنة ، الأمر الذي أدى إلى مزيد من التدهور .

وليس ثمة شك في أن تدهور الموقف في البحر الأحمر وتجزأته كان له انعكاسات حتمية أصابت شهرة سواكن وقيمتها في الصميم . بل إن تدهور واضمحلال القوة السياسية والاقتصادية لدولة عبوة في أواخر القرن الخامس عشر وقبل انهيارها بسنوات قليلة كان له انعكاسات أخرى في مرور التجارة

والسمحات من الأقاليم السودانية إلى سواكن . وليس أدل على صدق تلك الحقيقة من أنها عادت بعد سنوات قليلة في بحر القرن سادس عشر إلى النسيج بالشهرة وازدياد حجم التجارة وعدد السفن الواردة إليها حتى تربعت على قمة بعد مرة أخرى . وكان ذلك نتيجة مباشرة وحتمية لافساح عوامل الضعف لتدهور ومولد انطروف الجديدة التي تبلورت في كل من الأراضي السودانية والبحر الأحمر . وتشمل تلك الظروف في ظهور قوة الأتراك العثمانيين وسيطرتها على كل من مصر والبحر الأحمر من جانب ، وقيام دولة الفنجي وظهورها في الأراضي السودانية وفرض سلطتها على مساحات كبيرة في الجزء الأوسط من حوض النيل من جانب آخر . ولعل من انطريف أن تشير إلى أنه القوة العثمانية اعتمدت على البحر الأحمر والنشاط في مياهه من أجل السيطرة عليه وعلى سواحله وموانئه ، وكان ذلك على بعض السياسة المملوكية التي فضلت دائما الاستناد إلى اليأس والاعتماد على القوة البرية لمحارب بعض الأعداء (١) . وتؤكد تقييد سياسة العثمانيين إلى الأدهان حاكمان من أواخر السياسة البطلية أو سياسة وسطاء التجارة من العرب الذين اعتمدوا على مظاهرة القوة البحرية والنشاط البحري لهم ، في وضع أيديهم على نقاط ومراكز التجارة على خط الساحل . أما اليأس في ظهور خط الوسطاء وما وراء تلال البحر الأحمر فقد وضعت قوة الفنجي المساعدة حدا لآخر دولة من دوليات النوبة المسيحية سنة ١٥٠٤ ميلادية ، وشعلت ذلك القراع السياسي الكبير . وكان قيام دولة الفونج وظهورها سابقا بفترة قصيرة للماية لوصول النشاط والقوة العثمانية إلى مياه البحر الأحمر وسواحله ، ومع ذلك فإن تجمع أجزائها استغرق بعض الوقت . وحدير بالذكر أنها كدولة قامت على أساس من المعاهدات التي عقدت لتتجمع شمل بعض المجموعات القبلية في شكل اتحاد فيدرالي لها منه المظهر على الأقل . وتجمع كل الدراسات التي تناولت الفنجي وكيانهم السياسي على أنها دولة جمعت الأهداف الاقتصادية والتجارية بين أجزائها قبل أي شيء آخر . وعلى الرغم من أن تجمع الفنجي كان في طلب السودان الأوسط فيما حول النيل وروافده الكبرى إلا أن نشاط الدولة

وجنابها وجمالاتها وجهت مباشرة الى شمال شرق السودان فيما بين الثلاث
و ليل ، من أجل بسط نفوذها والاستيلاء على مناجم الذهب ، والاتصال بالنفد
الطبيعي لمروء التجارة على سبط الساحل وتأمين انطرق ابوها . ونحن حقيقة
لا ندرج طبيعته الاتصال أو العلاقات بين الفصح وسواكن في ذلك الوقت المبكر ،
ومع ذلك فان قيام الفصح بحفر حفر الملاح قرب سواكن وتجهيزه من أجل توفير
الماء لها ، يحسن أكثر من معنى ، ويدل على اهتمام حقيقي بسواكن وقيمتها
لمروء التجارة . ويشير حاكسون صاحب كتاب سن النار Jackson الى أن
عند الله جماع حلف سلطان الفصح كان يشرف على سواكن ضمن ممتلكاته .
ومع ذلك نحن لا نملك الأدلة التي تدعم ذلك الرعم لأنها خصصت للعبود والحكم
العثماني بعد وقت قصير للغاية من قيام دولة الفصح ، ويعتقد أن إسماعيل الفصح
بسواكن من الأمور المقبولة شكلا وموضوعا ، لأنها دولة قامت - كما ذكرت -
على أسس من الواقع الاقتصادي ، وهي حلقة التجارة والتبادل التجاري .
وليس ثمة شك في أن سنار عاصمة الفصح كانت مركزا لتجميع التجارة
وتوجيهها ، وكانت تربطها القوافل في الاتجاهات المختلفة بكل من مصر ودنقلة
والحيشة ودارفور ومزنا . هذا بالإضافة الى الطرق التي تربط فيما بينها
وبين سواكن على خط الساحل السوداني . وكانت الاتفاقات والمواثيق والمعاهد
بين الفصح ومعظم القبائل على امتداد الطرق تنظم مرور القوافل وتسمحها الأمن
والحماية والسلام .

وإذا كما قد فصلنا انقول في قيام الفصح وظهور العثمانيين باعتبارهما
مستولين عن ارتفاع قيمة سواكن ، فان ثمة حقيقة لا يمكن تجاهلها في القول وتفسيره ،
وهي أن الاتفاق بينهما كان قائما على تنظيم مرور التجارة وحرجها الى السوق
العالمية . ولم يسجل التاريخ صراحا أو تراعا بين قوة الفصح والقوة العثمانية
في سواكن في أي وقت من الاوقات خلال القرن السادس عشر الميلادي . وكان
الفصح يتكفلون بتجميع السلع والمستلزمات وتوجيهها فتمر القوافل في رعايتها
عبر الطريق من سنار الى كسلا ، ثم الى سواكن في سلام وأمن وانتظام ، أما
العثمانيون فكانوا يشرفون في سواكن على تسويقها وشحنها والتبادل عليها .
وكان لذلك التمازج الايجابي أثر فعال في ازدياد حجم التجارة وارتفاع قيمة
سواكن وازدهارها . ويبدو أن تجارة البحر الأحمر قد عادت الى سابق عهدها
من نشاط وازدهار بعدما أعاد العثمانيون الأمن فيه ، حرصا منهم على مركزهم

الحيوي الممتاز ، وعاد الأوروبيون اليه لا من أجل التجارة فحسب ، بل من
أجل اغراض سياسية أخرى . والحقيقة المتعقبة بعودة النشاط الأوربي الى
البحر الأحمر لا تحتاج الى تفصيل أو تفسير ، لأنها كانت في صورة محاولات
ايجابية من أجل الوصول والمشاركة في السيطرة عليه . وليس غريبا أن تبسط
التيارات السياسية الأوربية في ذلك الوقت المبكر ، لأنها في الواقع كانت تدرك
قيمة البحر الأحمر من جانب ، وتضم في طياتها نزاعات صليبية من جانب آخر .
وكان القنار البرتغالي عميد تلك التيارات وأقواها ، بل انه كانت له مشروعات
صخمة وأحلام عريضة ، فتركز على استعادة امبراطور الحيشة المسيحية ،
والتي كانت ترى أنه سبيل للحصول من النفوذ العثماني والاسلامي الذي كد
يرحق روحها . وإذا كانت احبشه يرى في ذلك خلاصا لها من عزلتها وموقعها
الداحلي الذي يقلل من فرص مرور التجارة والاتصال بالخارج ، في ظل الاشراف
العثماني الاسلامي في مصوع وسواكن وغيرها من الموانئ الحاصصة للعثمانيين ،
فان البرتغاليين كانوا تواقين الى السيطرة على خط الساحل السوداني لتفكر
منه الى مكة والأراضي المقدسة من جانب ، والقاهرة معقل الاسلام في جانب آخر .
واقترح البرتغاليون في ذلك الحين مشروعاً عدوانياً خطيراً تسعيه على تحقيقه
الحيشة بغزو مسيحية من ثلاث جهات أوربية أصيلة في المصعب الديسي (١) - ويعيد
ذلك المشروع الى الأدهان ذكرى المعركة الصليبية التي سيطرت في انغور
السابقة ومحاوله لحياتها . وكان المقصود أن ترسل مرسلا قواتها الى سواكن
وتحتل اسبابا ميناء زيلع ، وتستولي البرتغال على مصوع (٢) . وقد فشل
ذلك المشروع وتحطمت آمال الحيشة وحلفائها على صبغة السيطرة والقوة
العثمانية وبقيتها ، ولأسباب كثيرة أخرى لا نجد جلود في بحثها وتفصيل
انقول عنها . والمعروف أن العثمانيين كانوا يحرمون على كل السفن الأوربية
المرور والملاحة شمال جدة ، حتى أصبحت سواكن على اجناب المقابيل آخر
لموانئ التي يمكن أن تصل اليها الملاحة . ويمضي ذلك أنها كانت فرصة مكنت
سواكن من أن تقوم على خدمة أعداد متزايدة من السفن . وثمة عوامل مساعدة

(١) كانت اتصالاتهم بالحيشة - من طرف المصعب - تهدف الى تحويلها من المصعب الى زيلع

الى المصعب الكاثوليكي .

Crawford, O. G. S. Op. Cit. P. 321

(٢)

أخرى كانت تمنح سواكن كل الفرس الملائمة ، لتبوهوا وازدياد قيمها وتجارها
وخدماتها للملاحة . ويذكر من تلك العوامل عاملا يتصل أيضا بالمحاولات
الأوربية التي بذلت من أجل السيطرة أو المشاركة في السيطرة على الأقل على
البحر الأحمر . ويفهم ذلك العامل على أساس أن العنصر الذي لاحق المشروع
أثيرت على - الجيش لم يضع حدا للصراع بين التيار السياسي أثيرت على البحر
البحر الأحمر الذي يستند إلى حقيقة الحبشة وبين التيار العثماني الإسلامي صاحب السلطة
والسيطرة على البحر وسواحله وموانيه . وكانت مصوغ مركز ذلك الصراع
والتنافس ، لأن الأحياء كانوا يرغبون رغبة حقيقية في طرد المسلمين وانتهى
مهم بهات (١) . وتوالت على ذلك صراخ أن تحولت بعض سحابة واستقل
معظم النشاط منها إلى سواكن ، حتى كانت تحتكر خدمة السفن والتجارة ،
وأصبحت سيادة موانئ البحر الأحمر جميعها . وقامت سواكن في ظل تلك
لظروف كلها إلى الصدارة بالنسبة لكل الموانئ في كل أنحاء الدولة العثمانية
الإسلامية خلال القرن السادس عشر .

ويذكر دكسترو Decastro في وصفه لسواكن أنها أصبحت أغنى مدن
التجارة في الشرق ، ولا يضارها في نظره إلا مينا لشبونة البرتغالي . وقد مر
بها سنة ١٥٤١ ميلادية أي بعد وصول العثمانيين إليها بوقت قصير ، ضمن
جمعة برتغالية كانت موجهة ضد البحر الأحمر ، ومرت بالساحل السوداني
ويكثر من موانئه وشروعه وخليجانه . ويشير دكسترو إلى أن المسالك المؤدية
إليها متعددة ، ولكنها ضيقة الأمر الذي يجعل عبور الصيغور والحواجز المرجانية
بسهولة صعبة للغاية . ولا يمكن اللعب عليها بمجرد جميع المعومات والتعرف
عليها . ويعني ذلك أن الملاحة إليها في تلك المسالك التي تبدو على شكل خنادق
تعتبر - في نظره - ضربا من ضروب المخاطرة . ويذكر في ذلك الصدد أن
إل طريق يبدأ مستقيما ، ثم يتحني لدرجة أنه يثير الرعب في نفوس الملاح ، حيث
تستمر سفينته المتقدمة في خطر دائم . ويرى أن عبور تلك المسالك والمرورها
من وإلى الميناء تتطلب خبرة عالية في توجيه السفن وقبالتها . وعلى أن يتم

Townsham : Islam in Ethiopia. PP. 87 - 9.

(١)

ذلك في ساعات النهار حتى لا تتنج السفن أو ترتطم بالحواجز المرجانية (١) .
أما المرفأ فيذكر أنه واسع وعميق ويسع لحوالي ٢٠٠ سفينة وما لا يحصى من
الموارب الصغيرة . وتحمل جزيرة سواكن قلبه ، فتحيط وتحف بها الأرض
والمراسي والمرايط التي تتجه من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي . ولا يتعرض
أمرقا لهبوب الرياح الشديدة أو العواصف والأنواء ، بل تبدو سطحته هادئة
دائما والأمواج ضعيفة غير ظاهرة . ولا يمكن ملاحظة أو تتبع أي أثر خطير
لسد والجزر . ويعتقد دكسترو أن شهره سواكن (٢) وشاها ودرجاتها
بالحركة ويريد فيها في خدمة التجارة والملاحة ، مرجع إلى أسباب أساسية
هي -

أ - ملاحة المرفأ الطبيعي لرسو السفن وحمايتها .

ب - سهولة عمليتي الشحن والتفريغ من السفن ، لأن المرافئ لا تبعد كثيرا
من مواقع السكن والتخزين .

ج - اتصالها بالجهات البعيدة وشواطئها البحاري مع الهند وعلقا وموانئ
البحر الأحمر الأخرى .

د - حصانة موقعها وامتناعها على القلع العسكرية البحرية التي لا يمكن
أن تقترب إليها أو أن تهددها بسهولة من عرض البحر .
ويعتبر وصف دكسترو لسواكن صادقا إلى حد ما ، ولكنه مع ذلك إهمل

(١) لعل من الغريب أن يطمح دكسترو في قيادة الملاحة والقباطنة العرب في الوقت الذي
يذكر فيه أن سواكن كانت تبحر بالسفن والحركة والنشاط . ويمكن القول أن التجسس مرصه
أن أنه كان على رأس حيلة مثل صيغور دجيبا لشعار البرتغالي المعادي للمسلمين .
(٢) يذكر كمبرر قديما عن كتابات دكسترو أن سواكن لم ترق أقصى الموانئ التي أشاد إليها
بضمير الجغرافي . ويشير إلى أنها عربية إسلامية وكانت لها شخصيتها المستقلة قبل أن
تسرب إليها بعد دولة الإسلام الكبرى .

لإشارة إلى بعض الظروف التي كانت تعيش فيها . كما أنه أهمل تماماً علامات الاقتصادية فيها وبين الأقاليم السودانية في ظهرها . والتعرف على تلك العلاقات يبقى الصواب على جانب من جوانب الشهرة والغنى والازدهار بالحركة والنشاط والتبادل . وليس ثمة شك في أن وصول الطرق إليها من الداخل ومرور التجارة بها كان منقطعاً . وكانت هذه الطرق بمثابة الشرايين لمى تضمن لها الحياة والوفرة والغنى : ومع ذلك فإن هذه الشهرة لم تلبث أن تبددت وصاقلت ، ولم تستقر لها كل الظروف الطيبة التي وفرتها لها السى والازدهار والمركز الممتاز . وبعد أن صعدت إلى قمة אחד واحتلت مكانه مرموقه في خدمة التجارة والملاحة بصفة عامة ، وتوجيه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر ، تراجعت بل تعرضت للتدهور والانحسار حتى أصبحت ميناء قوماً صغيرة . ويمكن أن نحمل الحكم العثماني المضطرب للتدهور مسئولية ذلك الاضطراب وما أصاب موانئ البحر الأحمر من تدهور بصفه عامه .

ويعتقد أن سياسة العثمانيين التي كانت تهدف إلى بحارة التيارات الأوربية انطامه ، كانت لها انعكاسات خطيرة قللت من نشاط التجارة العابرة إلى أوروبا وعرقلت نشاط التجار الأوربيين العاملين على طريق البحر الأحمر .

ويبدو أنهم كانوا يحشون على أنفسهم وأموالهم وتحارثهم من المعاملة العثمانية السيئة ونشاط القبائل المعادية الإيجي . بل أن الحشنة ذاتها التي اكتشفت خطر الاتصالات الأوربية حشينة بحويل شمعها الأرثوذكسي إلى المذهب الكاثوليكي ، أسهمت في خلق سياسة جديدة في معاملة الأوربيين . وتتمثل تلك السياسة في تحالف حبشي-عثماني واتفاق على مقاومة أى نشاط أوربي في أى صورة في مياه البحر الأحمر وعلى سواحله . ويصير ذلك من ناحية أخرى أن اتفاق الأحماس والعماليين وصنع حداً للزعمة الصليبية التي كانت تود لو تسربت من تلك الناحية . وشملت المقاومة كل الأوربيين من البرتغاليين والفرنسيين وغيرهم . كما فشلت تماماً كذلك كل المحاولات الهولندية في انشاء أو إقامة نقط أو محطات تجارية على ساحل البحر الأحمر بصفة عامة . وتذكر بهذه المناسبة أن تلك السياسة الجديدة كانت خطيرة بالنسبة للقيمة البحر الأحمر كشریان لمرور التجارة بين الشرق والغرب . ويشي ذلك الخطر من علمنا بأن سياسة الخطر التي فرضت على سفن معينة وعناصر نشيطة عاكسة على نقل التجارة ومرورها يسي التحلل عن السياسة القديمة ، التي كان قوماً

حرية الملاحة والمرور وحلقت منه بحراً حراً مفتوحاً لملاحة كل السفن . ويعنى ذلك من ناحية أخرى تحول النشاط الأوربي بعيداً عن البحر الأحمر . وبعد تركت كل الجهود الأوربية على سواحل غرب وشرق أفريقية ووسطها حيث وضعت النقط والمراكز المباشرة لسهولة الحصول على السلع الأربعة والتبادل مع الأفريقيين مباشرة . وأسهمت تلك النقطة من جانب آخر في خدمة الملاحة التي تحولت في جملتها إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، حتى أقفر البحر الأحمر من كل أثر لمرور السلع بين الشرق والغرب . وهكذا فقد طريق البحر الأحمر نتيجة لكل تلك السياسة ولكل تلك الظروف وفقدت موانئها ومن ضمنها سواكن حركة مرور كل السفن التي كانت تنقل التجارة الدولية .

ومهما يكن من أمر ذلك التدهور الذي عرّض سواكن لهزة عميقة ، وأصاب برها من الموانئ الحاضنة للنفوذ العثماني كمنصوع ، فإنه كان كفيلاً بتدهور في السلطة العثمانية حتى لم تعد لها إلا صورة السيطرة الرمزية البحتة . وتشير بعض المراجع التاريخية إلى أن ضعف وتدهور السلطة العثمانية على سواحل وموانئ البحر الأحمر كان نتيجة لانتساع رقعة الإمبراطورية في اتجاهات كثيرة في كل من أفريقية وأوروبا وآسيا ، الأمر الذي أدى إلى تشتيت قوى الدولة وانصرافها عن بعض الأجزاء وتركيزها نحو أجزاء أخرى . والتدهور في السيطرة العثمانية حقيقة سواء انشقت من تدهور التجارة ومرور السفن ، أو من انصراف الدولة إلى ممتلكاتها الجديدة أو منهما معاً مجتمعين . وكان لك التدهور كفيلاً بوقوع البحر الأحمر في قبضة سيطرة فعلية لعناصر من الصوص وطغمة من المحرمين والأفاقيين الذين يسرت لهم الظروف فرص اقتصاص الثروة (١) . وكان ذلك مدعاة لمزيد من التدهور وتناقص حجم التجارة وعدد السفن بعد أن من التجار بتجارب مريرة ، واعتعدوا الأمن والطمأنينة على أموالهم وانقسامهم . وإذا كانت سواكن قد قاسمت من جراء ما طرأ على البحر الأحمر وتجارة البحر الأحمر ومرور السفن فيه ، فإن ظروفها سيئة أخرى كانت تعمل من قيمة التجارة التي تصل إليها من الأقاليم السودانية وظهرها . وتتلخص تلك الظروف غير الملائمة في تسرب الصف إلى القوة المسيطرة على قسب الانتاج

في السودان ، وسادة الاضطراب والفوضى بين قبائل منطقة الظهير المباشر من البحارة . وكان ضعف الفتح منشأ من نظام وتنظيم دولتهم ، لأنهم لم يندرجوا لا يملكون القدرة على ازالة العنصرية القبلية وخطرها ، ولا يملكون القدرة على التحكم في تحركات القبائل لتوسيع أو تغيير مواطنها على حساب غيرها . وكان ذلك مصدر قلق وغراع وقتال مسلح يحتدم من حين الى حين ، وفي أكثر من موقع ، حتى اضطرب الاتحاض وتدهور حجمه . وليس ثمة شك من ناحية أخرى في أن النزاع المباشر بين الفتح والهدسوا ، والذي استند بعد تقدمهم ، رجفهم نحو رأس دلتا القاش من أجل توسيع أوطانهم في أجزاء أكثر شتى بالنبات وموارد المياه ، كان مستولا عن الاضطراب والقلق في تمام مرور القوافل من قلب الاقاليم السودانية الى سواكن . ولا يعني تدهور الأمن عدم انتظام دور القوافل لحسب ، بل انها كثيرا ما كانت تتعرض لسلب والنهب على طول الطريق . ولعل من الطريف أن نذكر أن السلع والبضائع القليلة التي كانت تسلم وتنتج من خطر الطريق ، كانت تقع فريسة سهلة لنهب وسلب وفوضى عمال الحكومة ، والسلطة العثمانية في سواكن ذاتها ، ولا يكاد يصل منها الى الخارج الا أقل من القليل .

وهكذا كان الضعف والاضطراب في كل من البحر الأحمر والاقاليم السودانية مدعاة لتدهور واضمحلال سواكن مرة أخرى . وقد استغرق التدهور كل القرن السادس عشر . ومع ذلك فإن العلاقات التجارية بين كل من سنار وسواكن ظلت قائمة في شكل قوافل محدودة العدد تصلها من حين الى حين وفي غير انتظام (١) . ونحن وإن كنا لا نملك الدليل على التقدير السليم لتدهور التجارة وصعوبة أحجامها إلا أننا نعتقد أنها كانت تتناقص من سنة لأخرى ومن حين الى حين ، تماما لتدهور الأحوال السياسية والاقتصادية لمملكة الفتح . بل أننا نتصور أنه لو لم تكن ثمة حاجة ملحة وطلب متزايد على الرقيق في أنحاء من العالم العربي القريب ، لتعرضت التجارة وتعرضت سواكن ذاتها لتدهور أشد وأوضح . ويعنى ذلك أنها باتت مبيءا لخدمة تجاره الرقيق ، ومركزا لتلبية احتياجات العرب الأربعة في شبه الجزيرة العربية . وادى ضعف ملوك الفتح ومعداتهم

السيطرة والسلطة والاشراف على تسير القوافل وتنظيمها من ناحية ، وخرابي قبضة العشائين على البحر الأحمر أكثر وأكثر من ناحية أخرى ، الى المزيد من التدهور خلال القرن الثامن عشر الميلادي . وتؤكد كل المراجع أن المسعى الأوربية ومعظم التجارة هجرت البحر الأحمر حتى أقفر تماما ، وسادت الحالة في سواكن من سبي الى أسوأ ، وخلت مراسيها من كل السفن الكبيرة .

ولعل الفصل ما يصور لنا حالة التدهور والبؤس الذي شمل سواكن وسكانها ، تلك الاضطرابات التي سبغها بعض الرحالة من الهواة والمستكشفين الذين زاروا الساحل السوداني في فجر القرن التاسع عشر الميلادي ، وقبيل التوسيع المصري مباشرة . والطريف حقا أن اثنين منها زارا الساحل ومرا سواكن من اتجاهين متباينين ، جاء الأول من ناحية البحر وجاء الثاني من ناحية اليابس السوداني . وقد سجل فلاشيا تلك الزيارة الى تمت في حوالي سنة ١٨٠٥ ميلادية وصور فيها حالة الاضطراب في البحر الأحمر وتدهور التجارة فيه . أما بوركاروت فقد وصل الى سواكن بعدما طاف بأجزاء من شمال السودان ، وصور حالة الصعاب والتدهور في كيان الدولة السعدي والاقتصادي ، على حد سواء . وقد تعرض فلاشيا الذي مرت سفينته بجده الساحل السوداني واقترب بها كثيرا من شرومه وحلجانه ، لوصف سواكن ومراسيها كما شاهدتها على الطبيعة . ونحن نشعر أن خير ما سجله كان عندما وصف قيمة ايرقا من الناحية البحرية . وكونه ملائما لحماية السفن من العواصف والأوباء . ومع ذلك فإنه يقرر أن أهم عبوبها هو وعورة الطريق إليها من عرض البحر ، حتى أنه يعتبر دخول السفن وخروجها منه ضربا من ضروب المخاطرة والمخاطرة . ويذكر أنها فقدت قسمتها ومركزها الممار الذي كانت قد وصلت اليه خلال القرن السادس عشر الميلادي . وأنها لم تعد ذات قيمة من وجهة النظر الاقتصادية والعمرانية ، ولم تحافظ على نشاطها الذي دفع كسترو الى تسميتها بلشجوة الشرق . ويشير فلاشيا الى أنه لم يجد في المياه أي أثر للسفن التجارية الصغرى ، أو ما يوحى بمروها عسها من وقت لآخر . ويعنى ذلك صراحة التدهور وانخفاض حجم التجارة ، وأنها تكاد تقتصر على مرور سلع معينة في مقدمتها الهند . أما بوركاروت الذي زارها في تاريخ لاحق قريب لزيارة فلاشيا بعد وصفها ضمن حديثه عن رحلته الطويلة التي زار فيها أوطان البجاة . وقد وصل إليها كما ذكرنا من ناحية النيل وعمر أوطان البجاة ، بعد أن زار البلدان الكثيرة المبعثرة على صعيه البحر

اليمنى كشندي والدامر وبربر . وكان يكشف عن التدهور في كل مكان من مدن السل وسواكن على حد سواء . وقد أشار صراحة الى ان تدهور شسدي والدامر وبربر نتيجة احيائية لتدهور التجارة وتدهور دور كل واحدة منها في جميع التجارة وتوجيهها الى سواكن او الى صعيد مصر . أما سواكن فقد سرور الخراب الذي كانت تعانيه ، وذكر ان حوالي ثلثي المدينة غير مسكون ، هجره أهله ولم يبق فيها الا الحدارب ، وهم وحدهم المهتمون بالتجارة وحلقة الملاحه . ويعنى ذلك ان كل العناصر والحاليات الاحسية التي كانت تعيش فيها وتجد في رحابها الكسب والعيش في حلقة التجارة والملاحه قد هجرتها ، بعدما عادت الحياة فيها غير محيية ، وتدهورت تجارتها وقيمتها ، ولعل من الضروري بهذه المناسبة ان أشير الى أصل الحدارب واتسابهم الى البعثة ، حتى لا يثير بسكهم بسواكن والمقاء فيها وزوج الحالات الأجنبية الغربية الأخرى قلقا أو استغرابا . فيشير الدعشقي ١٢٥٦ . ١٢٥٧ م الى الحدارب ، ويذكر أنهم جماعة أو قبيلة من البعثة يعيشون ويتجمعون في ظل وال عربي من أهل الحجار (١) . أما المقريري فيذكر أنهم كانوا مبشرين في أوطن البعثة بين علاق وعيداب - في العتيبي - حيث اختلطوا بالمسلمين وتسرب اليهم الدم العربي والاسلام . ويبدو أنهم شاركوهم وأسهموا بطريقة فعالة في حلقة التجارة والملاحه في عيداب ، وأهم فروا عنها عندما تعرضت لضغط المالك وتخريبهم ، وأنهم وصلوا الى سواكن واستمقروا بها لممارسة نفس النشاط في خدمة التجارة . والظاهر أنهم وصلوا الى مكانة مرموقة فيها ، لأن بوركاتر يشير الى أنها كانت تصحح لحاكم حديري له كن مظاهر السلطة الفعلية ، أما الوالي العثماني فكان يعود رمزيا ، ولا يملك من أمره شيئا . وحاول دوركهارت أن يربط أولا بين الحضارة والحضارة ، ولكنه عاد فعدل عن ذلك بعدما تأكد أنهم بعثة . ويرى كومت دوريس أن كلمة حدارب معروفة ومستخدمة في أقصى جنوب أوطن البني عامر ، وأنها مشتقة من كلمة حضر - مكان الملبس - ومهما يكن من أمر فإن تعلق الحدارب بسواكن والاستمرار في سكناها يبرره اعترافنا بأنهم بعثة ، كما يعنى أنهم ما زالوا

(١) كثر العرب الى مناصب الولاة للقبائل الجارة في ظل النظام الإداري للدولة الذي تمارسه هذه القبائل الجارية . وانحطت أنهم عندما دخلوا في قب وحصارة مع البعثة ، وصل ابن أخت الزعيم العربي الى منصب حاكم الجاوي بدوراة .

داعيين في حسم التجارة والتكسب من استمرار وصول بعض قوافل محدودة قوافل العبيد . ويعقد بعد ذلك أن ثمة عوامل يمكن أن تفسر بقاء سواكن ، رغم ما تسرب اليها من خراب وتدهور كل العوامل والظروف المحيطة بها وبكياها وظرفيتها . وهذه العوامل يمكن أن نلخصها فيما يلي :

أولا - استمرار وصول بعض القوافل اليها من الداخل في غير انتظام ، لنلبية الاحتياجات المتزايدة على العبيد وغيرها من سلع الترف في الجزيرة العربية .

ثانيا - مرور قوافل الحجاج وتدفقها في مواعيدها المنتظمة في طريقها الى مكة . والواقع أنها كانت المسد للكل الحجاج الذين يعيشون في أوطن تمتد جنوب نطاق الصحراء الأفريقية الكبرى .

وكانت هذه القوافل سواء أثقلتها حولتها من المييد أو الحجاج تعنى تعايش اسقية الملاحه من أولئك الذين مازالوا يعمرسون سواكن . ويمكن أن نضيف الى ذلك عدم ظهور قوة سياسية حديثة أو حدوث تطورات خطيرة في مركز البحر الأحمر من وجهى النظر السياسية والاقتصادية . ويعتبر ذلك من ناحية أخرى مستثلا عن بقاء سواكن في صورتها المتدهورة . وليس ثمة شك في أنه لو حدث أن تغيرت الظروف لانتعشت مرة أخرى أو اندثرت كما اندثرت غيرها من قبل حسما تقتضيه الحالة . ولكي نفسر هذين البقيضين ، نذكر أن ظهور قوة سياسية ذات سياسة حسمه قد يقى عليها وينعش تجارة البحر الأحمر مسعش ، أو قد يتغير هذه القوة موقعا آخر لينشأ جديد ، فتندثر سواكن بعد أن تعقد كل مقومات الحياة والبقاء .

خلاصة القول ان سواكن تدهورت وتدهورت تجارتها حتى بلغت أدنى درجات التدهور في مستهل القرن التاسع عشر الميلادي . وكان من مظاهر ذلك تحريم دخول السفن الاحسية الى المرفأ اللهم الا في حالات نادرة وشاذة ، كان تشتت العواصف وتسوء الأحوال الجوية وتصبح السفن في خطر محقق . وإذا اعتبرنا التحريم والقيود على دخول السفن صريا من الانطواء والعزلة وعوده البعثة الى طبيعتهم الراسخة في عوسهم ، فإن ذلك يعنى من ناحية أخرى أن العلاقات التجارية كانت تادرة ومقسة الى حد كبير . وهكذا تحالفت كل الظروف

السياسة في الأقاليم السودانية والبحر الأحمر عند سواكن - ويبدو أن التدهور الذي بدأ منذ القرن التاسع عشر الميلادي وترايد من قرن إلى قرن لم يكن من السهل تلافيه أو التحصن منه ، ولم يعد كمة أمل في عودة النشاط أو الحياة إليها ، إلا إذا تبدلت الظروف بظروف مناسبة ، وتغير الموقف السياسي والاقتصادي في كل من السودان والبحر الأحمر . وهذا هو ما حدث فعلا بعد سنوات قليلة من بداية القرن التاسع عشر الميلادي على يد مصر والتوسع المصري في السودان .

الفصل السابع

سواكن

الميناء المصري السوداني

دخول الأقاليم السودانية في مجال التوسع المصري في حوض النيل والفرقة - القوة المصرية تحل محل قوة الفنج في السودان والقوة العثمانية المتدهورة في البحر الأحمر - بداية الازدهار وعودة النشاط والحياة إلى سواكن - شق قناة السويس يدفع إلى مزيد من النشاط - التدهور مرة أخرى بعد قيام الثورة المهدية .

مسواكن

الميناء المصرى السودانى

١٨٦١ - ١٨٩٩

كانت الظروف الجديدة التى بدلت الموقف وحلقته، حلقتا جديداً فى أوائل القرن التاسع عشر الميلادى ، تضع الأساس لبعث مسواكن من جديد ، وعودة الحياة اليها . وهذه الظروف وليدة التطورات السياسية الحظيرة التى حدثت فى أعقاب الحملة الفرنسية التى هزت الشرق بصفة عامة ، ومصر بصفة خاصة هذا عنيقا . والواقع أن البحر الأحمر كالت قد برزت قيمته وبانت فى الأيام الأخيرة للحملة الفرنسية ، بل إنها أعادت إلى الأدهان قسمته ومركزه كشرىاى حيوى لمرور التجارة بين الشرق والغرب . وتعتبر المحاولة غير الموفقة التى بليت لشق قناة بين اسحريين الأبيض والأحمر دليلا على اسرعية الملح فى استغلال الدراع المائية للبحر الأحمر فى احياء ذلك الطريق المائى القديم . أما فى مصر ذاتها فإن الحملة الفرنسية خلقت فيها رغبة جديدة فى تطوير مركزها من وجهة النظر السياسية والخروج عن النظام العثمانى التقليدى ، الذى هبط بها هبوطا مستمرا من وجهتى النظر الاقتصادية والاجتماعية . ووضعت مصر كل آمالها فى يد محمد على ، وقدمت له كل مقومات نجاحها وتحقيقها . وكان ذلك التطور كفيلا بعودة مصر إلى تحقيق سياستها الموروثة منذ أقدم العصور فى اتجاهين هما الإقليم السودانية جنوب مصر والبحر الأحمر .

ونحن - بطبيعة الحال - لا نجد داعيا للاهتمام بتحليل دقيق من أجل الوصول إلى أمنسى تلك السياسة المصرية الموروثة . ومع ذلك فنكتفى بالإشارة إلى أن كلمة موروثة تعنى أن توسع مصر من ناحية الحدود الجنوبية كان ضروريا من أجل أهداف اقتصادية واستراتيجية بعيدة المدى . وليس ثمة شك فى أن مصر كانت تود دائما أن تضمن سلامة حدودها الجنوبية ، وتوسيع قاعدتها فى قلبه

أفريقية وتطمئن إلى كفاية انتاجها ، فالتجهدت إلى الأقاليم السودانية قبل أن تنفذ كل خططها في صراعها ضد الدولة العثمانية . ويعنى ذلك أن قوة مصر المصاعدة حلت محل قوة المنتج المتدهورة المهارة ، وشغلت كل الفراغ السياسي والاقتصادي الذى شمل كل الأقاليم السودانية . أما فيما يتعلق بالاتجاه إلى البحر الأحمر فمراه طبيعى ، لأن تسرب النفوذ المصرى إليه كان ضروريا لشغل العراق الذى خلفته القوة العثمانية المتدهورة . ويعتبر ذلك من ناحية أخرى تعبيرا دقيقا عن ادراك قيمة البحر الأحمر وأهميته ، لا من وجهة النظر الاقتصادية فحسب ، بل من وجهة النظر السياسية الأوربية التى بدأت في بدل محاولات حادة من جديد لتسرب إليه والسيطرة على بعض موانئه وشرومه وخليجانه . وسدو أن بريطانيا كانت تمهد لذلك فعلا ، وتسربت إليه من ناحية خليج عدن ، وقد نحت مصر في ذلك الاتجاه أيضا إلى حد بعيد ، وتمكنت من الحصول على الأقل - على حق الاشراف على كل من الساحل السودانى وميناء سواكن . ومهما يكن من أمر فإن النجاح في هذين الاتحامين كان كفيلا بتطور الأمور في مصلحة سواكن وقيمتها كميناء . ومع ذلك فإن السياسة الاقتصادية التى حددتها ووضعت خطوطها الرئيسية الأغراض والأهداف المصرية كان لها شأن آخر في توجيه البحارة السودانية وتمييزها . وكنت تلك السياسة نبتى من واقع سياسة الحكومة في مصر داتها ، والتى اتجهت إلى فرض نظام التقنين والاحتكار على كثير من السلع والمحتاج . ويعنى ذلك أنها عاومت نفس النظام بالنسبة لبعض أنواع السلع السودانية . ويندر أنهم فرضوا تلك السياسة على ضيق بعض الأغراض الاقتصادية والاستراتيجية المعينة التى من أجلها كان التوسع في الأقاليم السودانية . وتذكر في وصوح أن أهم هذه النواحي والأهداف كانت تتركز في زيادة الإمكانيات الاقتصادية والعدوات الاستراتيجية للدولة ، لتكون عضدا وسندا لسياستها الحربية المرسومة . وقد لا نجد محالا لنقد سياسة الاحتكار ومناقشتها من وجهة النظر الموضوعية ، إنا نذكر فقط أنه - الاحتكار - وجه معظم السلع الخاضعة للاحتكار الحكومى من المنتجات السودانية نحو مصر مباشرة . ويعنى ذلك نشاط الحركة والموارد على مجموعة الطرق البرية شرق وغرب النيل ، حتى أصبحت أكثر قيمة وأوفر حظا من التوجيه البحرى للأقاليم السودانية . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن لم تزدهر ولم تدب فيها الحياة ولم تنفذ إليها السلع والتجارة من قلب السودان ، على الرغم من سيادة النفوذ المصرى في كل من السودان

والبحر الأحمر واستقرار الأمور بصورة جدية . بل أن تجارة العبيد ذاتها قد تأثرت في أوائل سنوات الحكم المصرى وتدهور مرور الرقيق من سواكن نتيجة لاقبال الحكومة على جمع أعداد ضخمة منهم من أجل تكوين فرق حربية خاصة ضمن الجيش المصرى .

ولا تعطينا إشارات الرحالة للمعاصرين من أجل ذلك إلا نفس الصورة القليلة المضطربة التى كانت لسواكن قبيل التوسع المصرى . بل أنهم أشدوا إلى استمرار المدينة في قيمتها من وجهة النظر التجارية ، وإلى أنه ليس ثمة صدق ملموس للظروف الجديدة . ويشير أدmond Combes مثلا إلى أن الحركة التجارية فيها كانت محدودة ، وأن اتصالها بالداخل ما زال محدودا ، فلا فصل إليها إلا السلع التى تخرج من السودان إلى أقطار معينة كالهند والمناطق بها حول الخليج العربى أو إلى اسباجل المقبل في شبه الجزيرة العربية . أما بركنز (١) فيذكر أن تجارة سواكن كانت محصورة في العبيد ولؤلؤ من ريش النعام وفس المل ، وأنها كانت تبيع ألبها في غير النظام . بل أنه يؤكد أنها ما زالت حاملة وتجاريتها ضئيلة ، كما كانت عندما سمورت خلال القرنين السابع والثامن عشر الميلادى . ويفهم من ذلك أيضا أنها لم تلق حظا من العناية والرعاية في ظل النفوذ المصرى . والواقع أن مصر كانت لا تحرص على بذل تلك الرعاية أو خدمة التوجيه البحرى إلا في أضيق الحدود وفي الحالات التى لا يتعارض فيها ذلك مع أغراضها الاقتصادية والعسكرية . ويعتقد البعض أن من بين أسباب رحله محمد على إلى السودان التى تكبد فيها محاولات مضنية في طريق برى فاس طويل ما يقصر سياسة مصر في هذا الاتجاه ويورها . وكان ههنا - كما قلنا - جذب تجارة السودان وسلعه ومنتجاته إلى مصر ، حتى انصرفت معظمها عن الاتجاه إلى سواكن وطريق البحر الأحمر . وناثت السلع السودانية التى يطلبها السوق الأوربى تمر بطريق مصر وموانئ مصر على ساحل البحر المتوسط . ولا يجب أن يكون ثمة تعصب في فهم وتفسير تلك السياسة ، لأن مصر كانت تنظر إلى السودان على أساس أنها معا دوله واحدة ، قوامها التكامل الاقتصادى قبل أى شئ آخر . ويجب أن تصح في

(١) Parkyns. M. : Life in Abyssinia Vol. I. PP. 75 - 6

اعتبارها أيضا أن مصر دخلت السودان وحملت نفسها تركة مثقلة بتدهور الإنتاج في كل منوره ، وعبثا تعمل كاهلها ، وأنه ليس من المعقول أن تصحح الأوضاع في السودان وأن يزدهر انتساحه وتزدهر تجارته في وقت قصير ، وبمجرد دخول مصر ووضع أقاليمه في ظن الحكومة الرشيدة . ونحن لا نود أن نطعن في ذكر بطروف والانساب التي أنقذت سواكن في وضعها السيئ واستمررت تدهورها ، خصوصا وأنها عادت إلى أيدي القوة العثمانية بعد انتهاء حكم محمد علي . وظلت لها نفس الصورة المهرورة والنصيب القليل من التجارة السودانية ، حتى حدث الانقلاب الخطير الذي قلب الأوضاع لدينا وقمز بها قسرا إلى قمة المجد وكامل الشهرة . وكان ذلك الحدث الهام هو شق قناة السويس وافتتاحها للملاحة الدولية في سنة ١٨٦٩ ميلادية ، وظهور السياسة الأفريقية التي اعتنقها مصر في أوسع معانيها .

الواقع أن شق قناة السويس واتصال مياه البحرين المتوسط والاحمر يعتبر في حد ذاته نقطة البدء لتطورات خطيرة في تاريخ التجارة الدولية بصفة خاصة . بل إنها كمناء ملاحية كانت كعبه نافلاب خطر في خطط السياسة والعلاقات الدولية والاستراتيجية ، وأنها كطريق مائي دعمت قيمة الدراع المائية للبحر الأحمر التي توغل بين أفريقية وآسيا ، وعبرت قيم كل الطرف والمسالك الأساسية للتجارة الدولية بصفة عامة ، وبين أوروبا وآسيا بصفة خاصة . وترتب على ذلك تحول أعداد كبيرة من السفن إلى ذلك الطريق ، حتى أصبح البحر الأحمر أكثرها ازدحاما بالحركة . وكان من الطبيعي أن تتغير كل الأوضاع معه ، أن زاد سرب وشاغل السدات السياسية الأوربية إلى البحر الأحمر ، كما تمسك وثبت أقدامها في بعض البعث لاسر بيجية الهامة على مشارف البحر أو مداحله . وكانت كلها تتصارع فيما بينها لتحتل مراكز ونقطا ممتازة تتكافأ مع صنم بطرئ الصاعدة في حملة التجارة العالمية . وذكر في ذلك الصدد ما كان من أمر الصراع بين التيارين السياسيين البريطانيين والفرنسي بصلتهما من أكثر المنتعشين بالطريق والنتائج المترتبة على اهتمام مصر القناة ومرور التجارة بها . وكان من الطبيعي بل من الضروري أن يعمل التيار السياسي المصري في البحر الأحمر أيضا من أجل المحافظة على مركزه ومصارعه أو مجابهة التيارات الأوربية

البحرية وإبعادها أو التخلص منها . وكانت الخطوة الأولى التي خطتها السياسة المصرية هي العودة إلى نقط وموانئ خط الساحل الغربي كسواكن ومصوع وغيرهما . وقد تنازلت عنها السلطة العثمانية لمصر في مايو ١٨٦٥ ميلادية . وأصبحت نقط الارتكاز لمصر من أجل تحقيق أهدافها في البحر الأحمر وحماية واجهتها البحرية المشرفة عليه (١) . وكانت تلك الخطوة الموفقة خير ضمان لسياسة المصرية ، لأنها أدت إلى المشاركة الحقيقية في التوجيه الاقتصادي والسياسي للبحر الأحمر ، وأبعدت خطر ارتكاز البريطانيين أو الفرنسيين إلى بعض النقط أو الموانئ على خط الساحل التي تقع ممتلكات مصر في ظهيرها . وكفل ذلك من ناحية أخرى اتصالا مباشرا بين موانئ خط الساحل السوداني - سواكن - والأويرى - مصوع - وبين التجارة الدولية العابرة . وكانت مصر تتحسس لذلك الاتصال وخدمة السفن كثيرا ، وتعمل على توفير خدماتها للسفن . ويظهر ذلك الاهتمام من مراسلات اسماعيل إلى الحاكم العام مديرية البحر الأحمر . وتقول رسالة من تلك الرسائل : « إن المنطقة التي تحت حكمك نقطة عامة من نقط التجارة وسوف يكون لها شأن عظيم في المستقبل » . وقد بذلت عناية مستمرة ومتزايدة بالمنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع من أجل تحسين موارد المياه في ظهير سواكن بالذات ، لخدمة الميثاء وتميئتها ، وتوفير بعضها للإنتاج الزراعي الذي يضمن لسكانها واستمرار إمداده بها موردا طبيعا للحياة .

أما فيما يتعلق بالسياسة الأفريقية التي اعتنقها مصر فلم تكن طارئة أو جديدة ، ذلك أنها قديمة مارسها الفراعنة ، كما مارسها كل من حكم مصر . فهي في الواقع السياسة الأصلية التي كانت تهدف إلى حماية مصر وحلودها الحربية من الخطر وتأمينها . ومع ذلك ماها في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي كانت تبدو في صورة سياسة جديدة في مظهرها العام . ويمكن اعتمادها استجابة لأوضاع خارجية حتمت وضوح تلك السياسة وإيجابيتها . ولا شك في أنها كانت ضرورية ولزامة لحماية الامتداد والتوسيع المصري في حوض النيل من أحطار الأعطاع الأوربية . والمفهوم أن الانقلاب الصناعي في أوروبا

(١) راجع الوثيقة دفتر ٢٦ مابين تركي (ترجمة الكاتبة التركية رقم ٢٩ صفحته ٢٧)

دفع الدول الأوروبية إلى ممارسة النشاط في الكشف والتوغل في أفريقية ، من أجل تحقيق مكاسب والحصول على أراضٍ بكر تمتلئ سوقا للإنتاج الصناعي المتزايد ، كما تمثل مصدرا للمواد الخام اللازم للصناعة الأوروبية الحديثة . وتكاثرت الدول الأوروبية على أفريقية من كل جانب ؛ من حواشيها الشرقية والشمالية والغربية . وكان من الضروري ألا تقف مصر موقفا صليبا من ذلك السكالب ، بل كان عليها - على الأقل - بدل الحركات المضادة لاعتماد المعوذ والتيارات الأوروبية المتسارعة والمتدافعة عن حدود ممتلكاتها في حوض النيل . وقد فعلت ذلك ، وأسهمت بدورها في التوغل جنوبا حتى تقمع كل حوض النسل في ظل حكمها ، وحتى لا يتعرض مورد الماء الأساسي لخطر الوقوع في يد دولة من دول الاستعمار . وكان تطوير اقتصاديات الأقاليم السودانية مطعرا آخر من مظاهر العناية التي بدلت من أجل تدعيم كيان الدولة ، وزيادة قدراتها على مجابهة التيارات الاستعمارية ، التي كانت تحقق بها من كل جانب في أفريقية الوسطى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن ريادة حجم الإسراع بات حصصه وسع ذلك نشاط في التجارة والتبادل التجاري . بل يمكن القول بأن ريادة مساحة السودان وامتداد اتوسع المصري كان يعنى من ناحية أخرى ريادة في الطاقة الانتاجية ومزيدا من الوارد والانتاج . ولما كانت مصر عاقدة العزم على تنمية سواكن والاهتمام بها وقسمتها ، فقد كان لذلك انعكاسات هامة فعلا سنشير إليها بعد قليل .

ولمذكر أنه على الرغم من قيمة كل من قناة السويس في خدمة الملاحة والتجارة الدولية ونشاط السياسة الأفريقية في حوض النيل ، فإن السوابب الحسنة السابعة لافتتاح القناة والتي تمتد من سنة ١٨٦٥ إلى سنة ١٨٦٩ ميلادية ، كانت تظهر رغبة مصر الحقيقية في عودة سواكن إلى النشاط والازدهار . وقد قدمت بعض المقترحات بشأن تطويرها وتمكسها من العمل على مستوى عال ، نذكر منها ما كان من أمر مد الخط الحديدي المقترح للربط بينها وبين الأقاليم السودانية فيما حول النيل ، لا تنظيم وصول السلع إليها على أقل تقدير . وقد بدلت العناية فعلا في مجال العناية بالآبار على طري القوافل وتطويرها ، ووضع عدد آخر لمجابهة احتياجات الرحلات وتوفير الماء العذب الصالح لها (١) . وإذا أصعبنا إلى ذلك كله سيادة الأمن والأطمئنان في ظل الحكومة ، لعلنا أنها كانت تسعى إلى كل ما من

(١) Baker, S. S.: The Nile Tributaries. PP 72 — 3

شأنه أن ينمى التجارة المنفعة إليها وأن يزيد من عدد القوافل التي تصل إليها من قلب الأقاليم السودانية . ويمكن القول بصيغة عامة أن سواكن - تشجعه لذلك - عادت إليها بعض مظاهر النشاط قبيل افتتاح قناة السويس مباشرة ، وفي ظل الظروف الملائمة الجديدة . ويعبر عن ذلك سير صمويل بيكر (١) بقوله : تبعد سواكن عن السويس بمسافة أربعة أيام في البحر ، وهي من أهم المراكز المتوسطة للتجارة الصادرة والوارد من مصر العليا . ويمكن أن تصبح ذات خطر عظيم لو انتظمت إليها المواصلات من الداخل . وتختلف تلك النظرة المشرقة التي تنظر إلى المستقبل بتفائل واطمئنان عن النظرة التي أشار إليها دوان عن سواكن قبيل وصول النفوذ المصري إليها مباشرة (٢) . ونحن نؤكد أن سياسة مصر وسعيها إلى نشر الأمن وحل مشكلة الماء على طول الطرق إليها من الداخل ، أسهم بتصويب كبير في تطوير نشاطها وزيادة ورود القوافل إليها من الداخل . ويذكر بهذه المسألة أنه يعبر في شأنها أن تصبح ليسا لرسمي بحروح التجارة إلى السوق العالمية ، كما كانت من قبل ، وأصبحت فعلا موقعا للتجارة من الأقاليم السودانية ، وانقسمت مع مصوع حرة إقليم أمهرة من الحبشة . وباتت الطرق تنتهي إليها من نقط متفرقة في الداخل ، من أمبوان وجبرو وشندي وكسلا . وطريق أسوان - سواكن الذي يعبر العتبات في اتجاه عام من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي كان يستغرق رحلة طويلة خلال أرضه وعشرين يوما . وكان بعض انتاج وصنع مصر العليا أو الصعيد تنبع ذلك الطريق إلى سوق التجارة الدولية . أما طريق كسلا - سواكن الذي مهد لمرور العربات التي تجرها الثيران (٣) ، وبربر - سواكن ، وشندي - سواكن ، فكانت كلها لحجم التجارة والسلع من قلب الأقاليم السودانية . وكانت كل واحدة منهما - شندي - بربر - كسلا - بمثابة نقط لتجميع السلع الصادرة ، كما تقوم بوضع توزيع السلع المستوردة من الخارج . وكان مرور التجارة إلى سواكن ورئاسة حجمي تصبح لرئاسة الطلب عليها بعد أن عادت أسعار الأوربة إلى مياه البحر مرة أخرى ، وعرف صقلها من أبناء بحثا عن السلع السودانية والأفريقية التقليدية . وعلى الرغم من عدم توفر الأرقام الرسمية التي تحدد

Baker, S. S. The Nile Tributaries PP. 72. 3 (١)

Douan, G: PP. 254 — 61 (٢)

(٣) دفتر حرة ٥٥ محبة تركي (ترجمة الوثيقة التركية يدون رقم صفحه ٢٦)

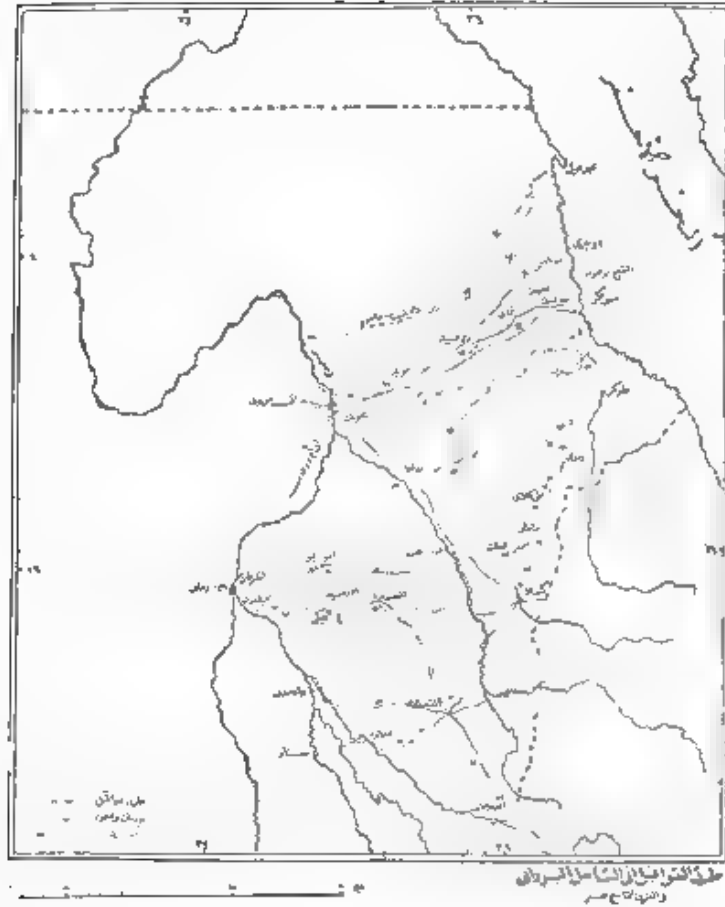
قيمه التجارة وحجمها في كل سنة من السنوات من سنة ١٨٦٨ إلا أنها تتوقع أن تكون الزيادة مضطربة ومستمرة . ومع ذلك فلا بد أنها كانت من ناحية أخرى أقل من التجارة التي تدفقت على سواكن ومرت بها بعد افتتاح قناة السويس للسلامة الدولية منذ سنة ١٨٦٩ ميلادية .

ولما كان السودان من أهم الأقطار المنتجة لسلع معينة تقليدية كزيت النخل والقمح ، والتي تعتمد عليها السوق الأوربية والدول التي أخذت بالحضارة الغربية ، فإن ذلك كان فذيرا يتحول جزء كبير من تلك السلع إلى الطريق البحري عن طريق سواكن أو مصوع . والمشاركة بين سواكن ومصوع في خدمة وتوجيه التجارة السودانية الخارجية كان طبيعيا ، أولا : لأن مصوع كانت من موانئ مصر على الساحل الغربي للبحر الأحمر ، وثانيا : لأنها كانت أفضل من سواكن في توجيه التجارة والسلع إلى أسواق الهند ومناطق المحيط الهندي . ونود أن نسجيل بهذه المناسبة أن خروج التجارة عن طريق كل من سواكن ومصوع كان على حساب الطريق الشمالي الذي يخترق أرض مصر للمرور بالاسكندرية إلى دول أوروبا ودول البحر المتوسط (١) . ومع ذلك فإن مصر لم تجد في ذلك خسارة لها ، بل كان الاهتمام بالتوجيه البحري إلى سواكن من مقومات سياستها العامة التي وصفت لتطوير التجارة السودانية وتنميتها . وقد أشرنا من قبل إلى المجهودات التي بذلت خلال أربع سنوات من سنة ١٨٦٥ إلى سنة ١٨٦٨ ميلادية في سبيل تيسير الطرق إليها (٢) من قسب السودان (٣) . وهكذا كانت مصر حريصة على أن تنظر للأمور من وجهة النظر المصوغية ، وتؤمن بأن نقل السلع ومرورها بطريق سواكن يعني مسافة أقصر وتكاليف أقل عن مثيلاتها التي تستتخم الطريق الشمالي البري إلى الاسكندرية . ويؤكد ذلك القول أن الرحلة من الأبيض إلى القاهرة والاسكندرية بطريق النوبة وأسوان ، كانت تستغرق مدة تتراوح بين ٥٣ ، ٦٢ يوما ، على حين أنها كانت تصل إلى

(١) D' Escayren delanture, ; De L' Influence que le Canel PP. 18 — 19

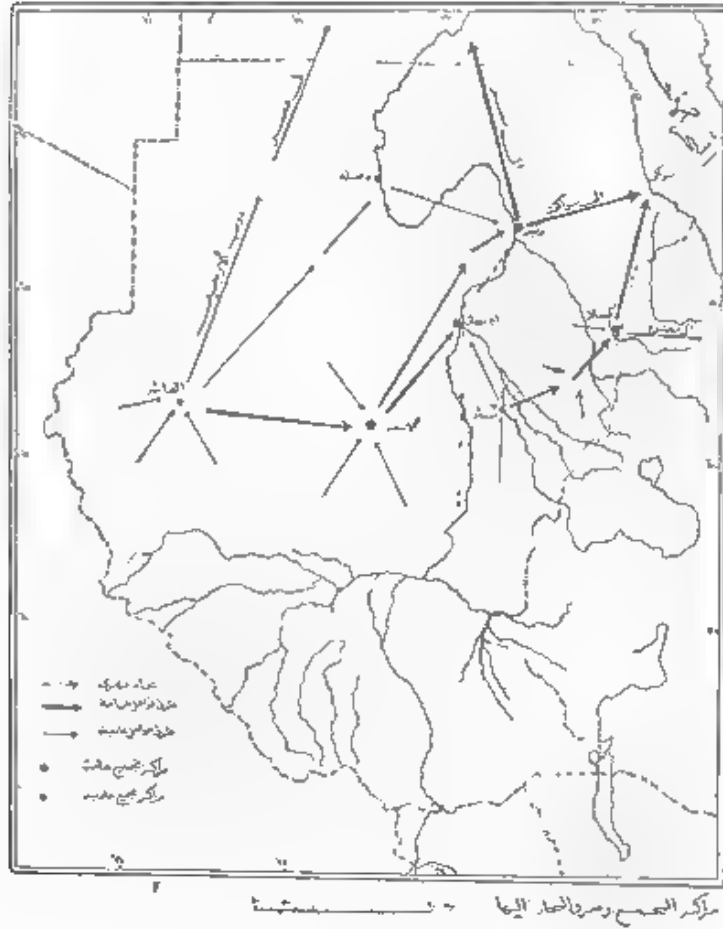
(٢) دفتر غرة ٢ عابدين وارد تلغرافات مصلحة ٨٨

(٣) أولست بعثة إسماعيل الفلكي إلى الساحل السوداني في يناير سنة ١٨٦٧ . وكانت تلغرافيا بعد دراسة من يونيو سنة ١٨٦٧ . وقد فصلت اللجنة مذكرة البحث الجديد من سواكن إلى شدي مارا باربا وكينيسيا (دفتر عمية تركي ٥٦ حرقية تركية بدون رقم من ٨٩)



(شكل ٥)

طرق القوافل بين مراكز التجميع على النيل
وبين سواكن ومراق الساحل السوداني



(شكل ٦)

موقع موانئ بالنسبة لمراكز التجميع وطرق التجارة في السودان

سواكن بطريق الخرطوم - بربر في مدة أقل ، تتراوح بين ٣٠ ، ٣٢ يوما (١) ، وانخفاض التكاليف وقصر المدة لا يبرران اتجاه التجارة الى سواكن فحسب ، بل يبرران أيضا دفع الضرائب المفروضة على السلع التي تمر بطريق قناة السويس الملاحية . وهكذا رشحت سواكن للمجد مرة أخرى ، بعدما اقتربت من أوروبا عن طريق القناة ، فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من ١٥ يوما (٢) . كما أن المصانع التي تخرج عن طرفها تصدر الى سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتها التي تمر بطريق مصر بحوالي ستة شهور على الأقل . واستمر الازدهار والصفود والافراد في نمو حجم التجارة والسلع في ظل السياسة الرشيدة ، حتى أصبحت سيده موانئ البحر الأحمر بصحة عامة ، وصيدة موانئ الساحل السوداني بصحة خاصة (٣) . ولقد أدت قبة التوجيه البحري ، وأصبح وصول السفن من كل الجسيات ووصول القوافل من الداخل متعلما . وبمضي ذلك ارجح الميناء والنشاط والعسى وازيادة . وبعد أن كان حصول السفينة على حمولة من سواكن أمرا يحتمل لعدد من الاحتمالات ، باتت الشحنات الصعبة ترحم في المرفأ ، وعلى كل الأرصعة في انتظار دورها للشحن .

وكان من الطبيعي أن تدب الحياة في سواكن ، وأن تستود بعض عزها القديم في خدمة الملاحة والتجارة في السنوات العشر التالية لافتتاح قناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية . وتذكر التقارير الحكومية أنها عادت مركزا للعمران واردمت بالسكان من اسحاة والعرب وأبناء الجاليات الواعدة اليها من يونان وبرك وبعين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح التجارية . وزاد فيها عدد البعثات العالية التي خصصت أدوارها السفلى لتخزين السلع ، ربما تشحن أو تحملها القوافل الى مراكز التجارة والعمران في قلب الأقاليم السودانية . وارتبطت سواكن بميناء السويس وبعض موانئ البحر الأحمر على الساحل الاسيوي المقابل بخدمات بحرية منتظمة أسبوعية ، تعمل عليها سفن بعض الشركات التي تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسي ، ومنها الشركة الانجلو - هندية لتجارة الخليج الفارسي ، والشركة الهندية وشركة ملاحة رباتينو الإيطالية ، هنا بالاضافة الى مريد من سفن الملاحة المحيطية الكبيرة التي تمر بطريق البحر الأحمر بين الشرق والغرب .

D' Escayrea de Lanture, OP. Cit PP. 24 - 5.

Lombard G. : Le Port de Suakin. P. 293.

(٣) دفتر ٥٥٨ . تركي ترجمة ، لور ٤٤ لتركيا ٢٧ صفحة ٥٩

وكانت تعرج على سواكن من أجل شحن أو تعريخ بعض السلع . ويعنى ذلك أنها لم تكن في خدمة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر ، بل أصبحت محطة رئيسية على طريق الملاحة الدولية الذى يعبر البحر الأحمر وفتاة السويس ، شاذها في ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبورسعيد . ويذكر بونكر (١) الذى زارها سنة ١٨٧٥ ميلادية ، أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومقصد الرئيسى لتصريف سلعه ومشتقاته ، التى ازداد عليها الطلب فى الأسواق الأوروبية . وقد تدرت الضرائب إلى تحصى تجارة الصادرات منها حوالي ٦٠ ألفا من الجنيهات فى السنة . وليس أدل على أهمية سواكن وإردياد ميمتها من وجهة النظر التجارية ، من الطلب الرسمى الذى تقدمت به الحكومة اليونانية سنة ١٨٦٩ لتعيين وكيل قنصل عام بها ، لمراعاة مصالح الرعايا ليونانيين فيها (٢) .

وإذا ما انتقلنا إلى دراسة تجارة السودان التى تمر بطريق سواكن فلنلاحظ سميات كثيرة فى نوع السلع ، ومع ذلك فإن ثمة تغيرات أساسية قد طرأت نتيجة لظروف مصلة تتعلق بسياسة الحكومة أكثر من أى شيء آخر . وتتخلص تلك التغيرات فى أمرين هما ، تغير وجهة نظر الحكومة فيما يتعلق بتجارة العبيد من ناحية ، والاهتمام ببعض السلع والمنتجات الزراعية فى منطقة النيل النوبى وشرق السودان من ناحية أخرى . ونحن لا نود أن نطيل فى الحديث عن موقف الحكومة وسياستها حول تجارة العبيد ، ويكتفى بالإشارة إلى أنها انبثقت من نزعة إنسانية اجتذبت العالم المتحضر تهدف إلى تحرير الرقيق ، وتحريم تجارة العبيد ذاتها ، لتعارضها مع المثل البشرية العليا وحقوق الإنسان المكفولة . وكانت مصر من بين الدول التى اقتنعت بذلك المثل وحملت نفسها لمائة الوفوف فى وجه تلك التجارة البشعة . وقد انحصر تشااطها المضاد فى وقف عمليات اصطياد العبيد ومكافحة التجار من جانب ، ومنع مرور الرقيق بأراضيها والمرور بطريق سواكن إلى الأسواق الخارجية من جانب آخر . وفى تاريخ الحكم المصرى قبل الثورة الهدية صور كثير من المحاولات التى بذلت فى

Junker. W. : Travels In Africa P. 51

(١)

(٢) دفتر مينة يدوى مصر صفحة ٩

١٤٤

سبيل وقف تلك التجارة والقضاء عليها بصفة نهائية . ومعنى ذلك من ناحية أخرى حرمان سواكن من سلعة طالما مرت بها ، بل إنها كانت فى وقت من الأوقات سببا قويا من الأساليب التى اتقت عليها فى حالات التدهور والاضمحلال . ومع ذلك فإنا نذكر أن ذلك لم يقلل من شأن سواكن أو من حجم معاملاتها ، أما الاهتمام الحكومى بتطوير انتاج بعض السلع فيتمثل فى محصول السح والسم فى منطقة النيل النوبى ، وفى زراعة مساحات بمحصول القطن فى دلتا طوكر . وحدير بالذكر أن السلع والتمر أصبحتا من بين السلع الصادرة ، وقد تزايد الطلب عليهما فى كل من اليمن والحجاز . أما القطن فقد اهتم بزراعته ممتاز باشا خلال سنوات حكمه لمديرية البحر الأحمر فى دلتا طوكر . وحلق محصول القطن خلال سنوات الحرب الأمريكية نكاحا ، وربما وصلت بشائره إلى السوق العالمية عن طريق سواكن منذ سنة ١٨٦٦ (١) . وهكذا شاركت تلك السلع الحديثة غيرها من السلع التقليدية ، كالصمغ وسن العيل والجلود وريش النعام وشمع العسل والسمن فى جداول الصادرات . أما العبيد فلم يرد لهم ذكر ، ومع ذلك فإن تجارتها المحدودة ، والتى باتت تلقى مقارمة عنيفة كانت تسلك طريق البحر الأحمر من موانئ صغيرة أخرى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية كميناء عفتى ومحمد قول وأوتيرى شمال وحبوب سواكن على شروم وخلجان خط الساحل . أما جداول الواردات فيظهر منها أن معظم تلك السلع كانت تصل بطريق قناة السويس وأقلها من الهند وجنوب شرق آسيا . وتتخصص تلك السلع فى المنسوجات والسكر والتعباك والصابون والديبين والشيلان وخشب البناء . وهى كلها سلع مصنوعة ، لا يوفر المستوى الحضارى لسودان القدرة على إنتاجها محليا .

وكان إحساس مصر بقيمة سواكن ، وأنها المناء التجارى لبحر الأحمر الأفاليم السودانية ، يدفعها إلى بذل الجهود فى مزيد من العمران وتطوير الزراعة والانتاج الررامى . والتفكير فى مد خط حديدى إليها من الداخل ، وبالإضافة إلى بعثة اسماعيل العلكى فى سنة ١٨٦٧ - التى أشرت إليها من قبل - أرسلته

(١) كان القطن من بين اشلات التى عرفت لى السودان منذ وقت بعيد ، وأنه ربما وصل إليه من الهند . وقد أشار لذلك ميرزا ملك أكسوم إلى أن جيوشه حربت مزارع القطن عندما حاصم مروى سنة ١٨٥٠ م .

سنة ثانية في سنة ١٨٧٥ برئاسة محمد مختار وضابط مهندس هو عبد الله فوري للكشف عن الطريق بين سسكات وسواكن ، لاحتضار تمرير الخط الحديدي في ذلك الاتجاه من أجل هذه مواصلة من سسكات إلى كسلا أيضاً (١) ويتخيم على هذه المناسبة أن ترد على كل أولئك الذين توجهم نزعات خاصة منسوبة لمصر وحكومة مصر تهمة غير أصيلة في جوهرها أو في مظهرها . وتتلخص تلك التهمة المبنية المزورة في أن مصر كانت تفتش وتعمل ألعب حساب لاجراء التجارة السودانية الى طريق البحر الأحمر ، وأنها كانت تسعى ان توجه سحره الى الطريق الشمالي ، والروء بموانئها على ساحل البحر المتوسط . ونحن لن نكتفي بوصف أصحاب هذه التهمة بالكدب ونهتق المهمة ، ولكن نحن نملك ما يدفع كذبتهم ونحفظه ويدفعهم بالتصديق . ويكتب في ذلك المجلد أن شيرمان دكتور شوير في مقالته The Future of the Sudan والمشهور في مجلة Pall Mall في ١٨ أبريل ١٨٨٤ ، حذر مصر من تشجيع طريق الشرق الى سواكن ، ودين خطر تلك السياسة قال : « ان فتح قناة السويس كمساحة الدولية أفقد مصر ثلث تجارتها التي تصل اليها من السودان التي يغطي مساحة تبلغ حوالي ربع مساحة القارة الأفريقية ، وأن قيام مصر على تشجيع طريق بربر - سواكن معناه فقدان ثلث آخر ، الأمر الذي يهبط بمصر نحو مؤس محقق » . وعلى الرغم من وضوح ذلك التحذير فإنها ظلت متمسكة بطريق الشرق حاضرة في سبيل تنمية التجارة الى العالم والأسواق الخارجية بطريق سواكن . ولما في مشروعات وأبحاث ودراسات الاحتمالات لهذه الخط الحديدي إليها أو الى أية نقطة أخرى على السواحل السودانية دليل آخر يؤكد صدق نية مصر في ذلك السجل . وقد جاء التقرير النهائي الذي وضعه فاولر Fowler عن اعداد الخطوط الحديدية ، والتي يدى في تجميعها علما ، وقد اشتمل على خط حديدي مقترح بين النيل والساحل السوداني الى سواكن . وخلاصة القول أن سواكن في ظل هذه العوامل والظروف كلها باتت المنفذ الطبيعي والرئيسي لمروء التجارة الى السوق العالمية ، وأن مصر كانت تبارك ذلك الاتجاه وتعمل على ممانئته وتطويره ، بكل إمكانياتها المادية .

(١) دكتور شيرمان : المواصلات والنقل ، الاقتصادي في السودان

وكانت التجارة من الأقاليم السودانية تندفق إليها في انضمام من قصير رئيسيتين من بقط التجارة هما كسلا وبربر . أما بربر التي تقع على ثنية السيل النوبي التي تبدأ فيما وراء الخرطوم بقليل ، وتنتهي عند أبي حمدة ، فكانت في موقع ملائم تماما لهذه الطريق منها الى سواكن ، لأنها تحتل أقرب المواضع الى خط الساحل . ويمكن مقارنة ذلك الموقع بموقع بلدة حما التي تقرب بها ثنية النيل في صعيد مصر من خط الساحل المصري على البحر الأحمر . وثمة اشمل النوبي كانت دائما ذات خطر في نشأة وقام مراكز التجارة التي تعتمد بشابة دعوس الكبارى لبداية الطرق الى الموانئ على خط الساحل السوداني ، وقيام المركز التجاري في مثل تلك الظروف ضروري لتوجيه لبحاره ومرورها ، لأن عبور الفاصل الصحراوي بين النيل والساحل واستخدام القوافل ، يتطلب التنظيم والإشراف . وفي إذن مركز القوة التي تشرف وتنظم وتقوم على جميع السلع وتوجيهها . وحديث بالذكر أنها كانت ملتقى القوافل التي تنتهي إليها من غرب السودان ودققة . بل ان النيل النوبي فيما وراءها جنوبا كان طريقا لمروء السلع التي تتمكن أن تتخطى حائل شبيوة خلال الفيضان ، وتحمل إليها بحاره وبيع مناطق كثيرة تحت بابيل الأبيض الى ملكال . وكانت القوافل التي تسال بصفه منتظمة عبر صحراء بيوضه من كردان ودارفور ودققة ، والسفن النهرية العاملة في فصل الفيضان من المنسطح الى نوقمر ، تحمل معها ابتاجا وفيرا وسلعا متباينة كالصمغ والحيوانات والخوب وريش النعام ومس القبل . وكان يمثل البيوت التجارية لمسمرين في بربر ومعانهم من الجميلين ، ينصبون مرور قوافل التجارة الى سواكن في طرق مرسومة محددة المعالم الى الساحل السوداني . ويتجه الطريق من بربر نحو الشرق الى أوباك Obak وعندما يتفرع الى طريقين أحدهما شمالي والآخر جنوبي . ويمر الطريق الشمالي بعيد أوباك الى أرباب ثم الى كوكرب ومنها الى ديسبيل وسموك التي يهبط فيما قبلها بقليل مجدرات التلال الى خط الساحل . أما الطريق الجنوبي الآخر فيجبه من أوباك الى روابي Raway ويحرق منطقة مصرية الى سسكات ، ويهبط بعدها التلال على منبسط حشر الى سواكن . وهذا الطريق الآخر ولو أنه أقصر من الطريق الأول مسافة تدعى ٦.٥ ميل ، إلا أنه أقل قسمة من وجهة النظر الجيومورفولوجية . وكان الطريق الشمالي الذي يبلغ طوله ٢١٥ ميلا مستخدما بصفة منتظمة لمروء

القوافل ، خصوصا وأن موارد الماء فيه كانت متوفرة على مراحل متقاربة باستثناء المرحلة من أرياب إلى أوناك (١) . ولابد من الإشارة إلى أن احكام الرقابة الحكومية على الطريق والاهتمام بها من وجهات النظر المختلفة ، كان كفيلا بإشجار الأمن وسلامة التجارة والقوافل في رحلاتها المنتظمة من وادي سواكن .

وأهم من ذلك كله ان رعاية مصر ومساندتها وعملها المستمر على تنمية الاقتصاد السوداني وزيادة حجم تجارته أدى إلى انتظام مرور السفن سواكن في مواعيد معينة . ويمكن على ضوء الجدول التالي (٢) والذي يبين عدد السفن التي زادت سواكن في الفترة من سنة ١٨٦٩ إلى ١٨٧٧ أن تفرج نتائج هامة تتعلق بطبيعة الحركة في الميناء من جانب ، والتجارة السودانية من جانب آخر .

السنة عدد السفن المصرية الأجنبية المحملة الكلية ملاحظات

| | تجارية | حربية | طن |
|------|--------|-------|-----|
| ١٨٦٩ | ١٤٦ | ٣٠ | ١١٦ |
| ١٨٧١ | ٢٠١ | ٦٩ | ١٣٢ |
| ١٨٧٣ | ٣٢١ | ١٤ | ٧ |
| ١٨٧٤ | ٢٦٤ | ٢٩ | ٩ |
| ١٨٧٥ | ٢١٩ | ٢١ | ٣ |
| ١٨٧٦ | ٢٢٥ | ١٢ | ٣٥ |
| ١٨٧٧ | ٢٣٠ | ١٣ | ١٠٦ |

وتتلخص النتيجة الأولى في زيادة عدد السفن وزيادة حمولتها بشكل مطرد

(١) دكتور الشامي : التوجيه البحري للسودان .

Douan, G : Tome III 1^{ere} Partie P. 509 & Tome III 3^{eme} (٢) Partie P. 1245

من سنة لأخرى . وتتمثل تلك الزيادة كما أشرنا من قبل مع زيادة حركة مرور السفن في البحر الأحمر بعد احتياج قباء السويس للملاحة الدولية من ناحية ، ونشاط الإنتاج والتطور الاقتصادي المترتب على توجيه الحكومة واستقرار النظام في الأقاليم السودانية من ناحية أخرى . وقد تعيننا الزيادة في عدد السفن بقدر ما يعيننا انتظام مرور السفن بها ودخولها وخروجها في مواعيد معينة وما تقدمه من خدمات لسفن الملاحة البحرية الكبرى بين جنوب آسيا وأوروبا . أما النتيجة الثانية التي تثير الانتباه هنا فهي التناقص الواضح في عدد السفن الأجنبية خلال السنوات الخمس من سنة ١٨٧٢ . وواضح أن مجموع ذلك السفن فيما قبل سنة ١٨٦٩ ، سنة ١٨٧١ كان يمثل نسبة تبلغ حوالي من ٦٠ ٪ إلى ٨٠ ٪ من السفن التي تزور سواكن ، وأنها هبطت بعد ذلك إلى نسب مئوية ضئيلة للغاية . أما الزيادة فيما قبل سنة ١٨٧٢ فيمكن ربطها وتفسيرها بانقراض السوق الأوروبية على استيراد القطن السوداني المزروع في دلتا طوكو ، لتعذر الحصول عليه من أمريكا خلال سنوات الحرب الأمريكية . ولكن لو افترضنا الاستعانة عن القطن السوداني بعد سنة ١٨٧٢ وتدهور إنتاجه ومبيعاته ، فهل يبرر ذلك التناقص في عدد السفن المصرية وهبوطها من حوالي ١٤٠ سفينة إلى ٦ أو لا سفن في السنة ؟ ويزداد الأمر غموضا إذا ما علمنا أن مرور السفن غير المصرية (الأجنبية) لم يتأثر بالنسبة لمصر خلال تلك الفترة . والواقع أن الوصول إلى رأي سليم يتطلب دراسة أعمق ويبحث في شأن كل الظروف المحيطة بسواكن ومع ذلك فربما كان للمجهودات المبذولة في وقف تجارة الرقيق واحكام الرقابة على سواكن سببا آخر لضيافته لغيره من الأسباب . ويمكن أن تلخصها فيما يلي : -

أولا - تدهور إنتاج محصول القطن السوداني وتدهور مبيعاته بعد أن عادت أوروبا إلى عملاتها التقليديين في الولايات المتحدة الأمريكية .

ثانيا - فرض الحظر على ورود الرقيق ومروره بها .

ثالثا - تدهور إنتاج بعض السلع بصفة مؤقتة كالصمغ والبنز ، وللتدهور في كمية المطر والشمع الطاريء عليها نتيجة لارتفاع النسبة المئوية لاحتمالات الذبذبة بالتقصص في سقوط المطر وطول فصله في الأقاليم السودانية .

ومهما يكن من أمر فإن سواكن كانت تفتن بخدمات السفن الكبيرة ، ولم يذكر الباحثون شيئا عن حركة الملاحة الساحلية عن طريقها كما حدث بالنسبة لمصبوع ، والظاهر أن شروم الساحل السوداني المتناثرة شمال وجنوب سواكن كانت تفتن تلك الملاحة الساحلية وتحمل هذا العبء عن سواكن ، بل ربما كانت أيضا في خدمة تجارة التهريب لمرور الرقيق . وظلت سواكن مشهورة بتزايد سكانها وازدياد دخلهم ، حتى تغيرت الظروف وتشكلت صورة عميقة وأصالتها كنسبة خطيرة مرة أخرى ، وبغير الظروف وتدهورها من وجهة النظر التجارية كان من الطبيعي لانهيار نظام الحكم المصري في الأقاليم السودانية قبل ظل الثورة المهدية .

ونحن لا يهمنا من ادلائج الثورة المهدية ، إلا أنها قوضت قواعد الحكم السليم ، وأدت إلى انسحاب مصر تحت الحاح وصفت بريطانية ، والجدير بالذكر هنا أن قرار الانسحاب لم يشمل منطقة سواكن ، بل كان القرار في شأنها الإصرار على الاحتفاظ بها والدفاع عنها والتمسك بها . وإذا كنا لا نجد لزاما علينا أن بين الدور الذي ألقت فيه مصر وبريطانيا بكل بعض في سبيل الدفاع عنها ، وأن نحكي قصة المبارك فيما حولها فإنا نضطر من ناحية أخرى إلى تحليل وتفسير تلك السياسة لوثيق صلتها بسواكن وقيمتها كمسألة . ويمكن القول أن كل المبررات تستحق من الرغبة الملحة في استغلال موقع ووظيفة سواكن من ناحية ، والادراك السليم لدورها في خدمة التجارة ومرورها والإشراف على طرق الملاحة الدولية في البحر الأحمر من ناحية أخرى . حقيقة أن دواعي الحرب والصفت البريطاني الواقع على رجال حكومة مصر أدى إلى فرض سياسة الحصار الاقتصادي على السودان ، وصودر القرار بوقف التعامل معه في يوم ١٥ أكتوبر سنة ١٨٨٥ ، ولكن ذلك كان لا يعني مطلقا الرغبة الحقيقية في صد ذلك الطريق في وجه استعانة السودانية والأمريكية . ويمكن القول أن ذلك القرار كان وقائيا فقط للضغط على السودان وسكان السودان من وجهة النظر الاقتصادية ، وحرمانه من الاتصال المباشر بالبحر والوصول إلى خط الساحل ، حتى يظل في عزلة تضيق عليه الخناق . وذلك القرار خطير من ناحية أخرى لأنه يعني أن سواكن لم تعد في ظروفها الجديدة قادرة على خدمة التجارة واحتياجات الظلي . وقد وحده تلك السياسة نقد وتوجيه من البريطانيين أنفسهم ، لأنهم شكوا في قيمة عزل السودان وحرمان التصنع البريطانية من

سواكن كبير ، وطريق ملائم لمرورها في قلب أفريقيا . وأكد طيس أن إعادة فتح السودان لتجارة ضروري وهام ، ينبغي إليه السودانين ويرحب العودة بحكومة أي حكمه . لئلي يمكنها أن تعد التجارة ومرورها إلى سابق عهده . ويذكر ويؤكد أن فتح السودان لتجارة ومرورها بطريق سواكن يحمل كل معنى من معاني الرحمة بالسكان ، في ذلك المحتاح التغيير الذي انقطع عن الحصار وتعرض ممرها لقوة خريفية مخربة عاتية . وهو جئت سياسة إحصائية في القاهرة بشكل جدي في اجتماع الغرفة التجارية لصناعة القطن في شبستر في يوم ٢٣ فبراير سنة ١٨٩٤ ، وكان الهجوم سيرة عن حقوقهم من نحو العلاقات التجارية بين السودان وإحشيه وفرنسا وإيطاليا وتلجيك . من بعد وجه لفتح السودان لتلك السياسة في مجلس العموم البريطاني سنة ١٨٨٨ م ولم لا يحاف رجال الصناعة البريطانية ، وهم يشعرون أن التمدد في رص بلا صاحب ويحشون على مستقبل علاقاتهم بالسوق الأفرغية عامة عن طريق الساحل السوداني . وكانت التيارات السياسية الأوربية العرسية ، البلجيكية والابطالية المتعلقة بالسودان تتحين الفرص لشغل جزء كبير من بيت الفراغ في قلب حوض النيل .

ومهما يكن من أمر فإن سواكن شغلت إرأى العام البريطاني ، وعملت حكومة المصرية والبريطانية على الدفاع عنها والاحتفاظ بها كقوت احتياطية تكون رأس الحربة في استرداد السودان . ووضع الخطط كخط الحديدي منها إلى النيل بحيث ينتهي عند بربر ، ويحقق الهدف كالمخطط طامبا تضمنت آلية مصر وبريطانيا من أجل تنمية التجارة مع السودان بطريق سواكن . وبعد وضعت الخطة أولا على أساس تولي سير جراهام مد الخط الحديدي بواسطة فرق الجيش ، ولكن وزارة غلادستون عقدت بعد وقت قليل اتفاقا مع شركة توكاس وأريد له الخط الحديدي إلى بربر . واتخذت كافة الاستعدادات لتجديد لرقا وبناء الأوصفة الجديدة وأعدادها كبنية للطريق الحديدي وخدمة التجارة لتوقع زيادتها . وقد أسهم المهندسون المنكيون في تحديد المرقا وتوسيعه في نفس الوقت الذي بدأ فيه تقدم رأس سكة الحديد من جزيرة البحر الصخي في مارس سنة ١٨٨٥ . وكان الخط في حوالي ذلك التاريخ قد امتد منه ميلان ونصف ميل فقط ، ثم تعطل العمل قليلا إلى اليوم السادس من أبريل ، حتى وضعت التشغيل الأمنية العسكرية لحماية الخط من التهريب وهجوم الدراويش عليه .

وأكد سار العمل في بطنه عام ثمت ضبط قوات عثمان دقة ، ولغسل النظام
الموصوع لوصول الآلات المطلوبة من الميساء الى رأس السكة ، ويمر ذلك
الساخير والبطه الى ثمانية العمل والرقابة من الشركة والجيش ، بالإضافة الى
العيوب الفنية كالاختلاف في حجم وطول الفلنك ، وقد امتد الخط الحديدي
لمسافة ٢٣ ميلا حتى وصلت رأس سكة الحديد الى عطوة في نهاية شهر أبريل ،
وبات من الضروري استخدام قطار مسلح ليلا لحراسة الخط وحمايته ، ومع
ذلك فقد هاجمه عثمان دقة وخربه وحرق الفلنك في بعض المواقع ، ولاحس
المشروع انقش حتى سجلت تكاليف مد الميل الواحد منه رقما قياسيا في الارتفاع
فبلغت ٤٥ ألف جنيه ، وصدرت التعليمات بعدد بوقف العمل فيه يوم ٢٧
مايو سنة ١٨٨٥ ، وتكونت نقابة برقاسة دوق سولزلند لامقد الموقف ، ومد
الخط ، ولكن صدور قرار وقف التجارة والتعامل مع السودان حتم الكف
عن العمل والاستمرار فيه ، ولايعني انقش شيئا اللهم الا اذا اعتبرناه مستولا
عن تطور الأمور في مصلحة المهدية والاتجاه الى سياسة قرص الحصار ، ومع
مرور التجارة بسواكن أو غيرها من الموانئ على خط الساحل السوداني .

وعاشت سواكن في ظل تلك الظروف من سنة ١٨٨٥ ، ولا علاقة لها تقريبا
بمطقة التغير وحمة القريب منها أو البعيد ، ومع ذلك فقد تحملت وتحمل
المغتصمون بها عبء الهجوم والاحتكاك الذي شنته قوات عثمان دقة من حين
إلى حين ، من أجل الاستيلاء عليها ولفتح الطريق أمام التجارة السودانية ،
وحتى يعتقد أن التمسك بتلك السياسة كان مجديا من حيث أنه كبد المهديين
حسابا وضغط على الاقتصاد والانتاج السوداني ، وأسهم في استئثار أصحاب
المصالح التجارية والتجار ، حتى باتوا يضمرون العداوة للمهدية والنظام الجديد
من أساسه ، ولكنه من ناحية أخرى جعل سواكن عبء التوقف عن تادية
خدماتها ، بالإضافة التعميمات في الحرمان لخدمة السفن ، وكان عليها أن تدفع
الضمن من كيساتها ، وأن تنهي الى مصيرها الذي انتهت اليه في فجر القرن
العشرين ، وبعد استرداد السودان مباشرة .

الفصل الثامن

اصحلال سواكن وتدهور قيمتها

توالي النقص والتقليل من أهمية خليج سواكن = كيندي
بحمل لواء الخطة بشأن خلق ميناء جديد للسودان -
تشكيل لجنة للموازنة بين خليج سواكن وشرم الشيخ
برغوت - فشل اللجنة والاخل بسماسة خليج بورسودان -
الصراع بين سواكن وبورسودان - الظروف التي تعيش
فيها الآن - محاولات احسانها .

اضمحلال سواكن وندهور قيمتها

كان المعروف أن يصع استرداد السودان في سنة ١٨٩٦ م. سواكن في وضع جديد وظروف جديدة مرة أخرى يعود معها النشاط ، وتنظم إليها الطرق من الداخل وتزدهر قيمتها بعودة التجارة ومرور السفن ، ولكن التفكير البريطاني في ذلك الحين كان له شأن آخر . وتنبؤ ذلك التفكير حول مدى صلاحيتها وقيمتها في خدمة التطور الاقتصادي المتوقع في السودان من جانب ، وكروية بداية للطريق الذي يوغل في قسم الأراضي الأفريقية من جانب آخر . وبعد قليل نناقش ذلك التفكير ونوضحه أن يشير إلى أن المقدمات الطبيعية له كانت قد ظهرت قبل استرداد السودان بوقت قليل . وكان راطس قد أصدر صراحة في سنة ١٨٩٤ إلى عدم ملازمة سواكن تماما لاستقبال السفن الكبيرة . واقتراح البحث عن موضع آخر على الساحل السوداني يمكن أن تدخل إليه السفن ليلا على ضوء فئسار يقام في موقع قريب . ونحن نعتبر مساء فئسار مسجيب في عام ١٨٩٧ (١) استجابة لحاجة الملاحة ديبلا على الاتجاه مصر إلى وصع كل التسهيلات التي تقدم التجارة وتنم مع سياستها في البحر الأحمر . ومع ذلك فإنه يمثل استجابة بالظروف التي دفعت راطس إلى تفضيل موقع شرم الشيخ برغوت لإنشاء الميناء الجديد . بل لا يجب أن ينسب الظن إلى أننا نعني بذلك الاتجاه الصريح قليل سنة ١٨٩٦ م. إلى انتخاب موقع شرم الشيخ برغوت لميناء سوداني جديد . حقيقة أن إشارة راطس ونال عناية ، بل وجهد الانتباه إلى ذلك الموقع بعد الاسترداد مباشرة ، وأصبحت فيه بورت سودان عملا ولكن لم يفعل الأمر من الاتجاه والتفكير في مواقع أخرى على خط الساحل السوداني . وقد فصل هينل مثلا (٢) في سنة ١٨٩٥ موقع عقيق على غيره من المواقع ، ودعم اختياره بأدلة وأسانيد قوية ، واعتمد في ذلك على دراسات هينل سنة ١٨٦٥ وستيوارت في تقريره عن السودان سنة ١٨٨٢ ، وحججه

(١) دكتور الشان ! بورت سودان ميناء السودان الحديث صفحة ٢٢

Heath, J. L. P. The Port of the Upper Nile (Aq. 9, (٢.

. S. G. M. 1985

اللذان قررا صلاحية مرفأ عميق وملاصمة موقعه لخدمة الملاحة والتجارة . وقد رسم هيئتي الخطة النهائية لمد الخط الحديدي منها إلى الداخل إلى كل من قور رحب والخرطوم ، وعقد مقارنة شبيهة بين مشروعين آخرين للخطوط الحديدية ، وهما مشروع سواكن - بربر ومشروع مصوع - كندلا . وأوصح هيئتي استعادية المظاهر الطبوغرافية والجيولوجية لمد الخط الحديدي المقترح وقيمتها في خدمة وتوجيه التجارة السودانية التي تتجمع في الخرطوم بطريق السيل الأزرق وطريق النيل الأبيض . ويذكر هيئتي في شأن اقتراحه بأنه كفيل بنقل وحجارة المياطين التي تقع فيها الأحباس العليا للسيل ورواده في قلب أفريقية الاسمواتية من جانب آخر (١) . ويعنى ذلك صراحة أن الفترة التي توقع خلالها مرور التجارة من سنة ١٨٨٥ إلى ١٨٩٨ بطريق سواكن ، رتحت فيها إلى دعة كسرة للمراقبة والهجوم كانت هي ذاتها الفترة التي أثرت حول صلاحيتها اشكوك ، وبدأ التفكير في بديل لها .

ويبدو أن ازدهار العمل ووضع الخط لاسترداد السودان موضع التقدير في السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر أسدلت ستارا من السنين على الشكوك وأعادت لسواكن نشاطها وحيويتها . وعاد التفكير جادا في ربط سواكن بخط حديدي مع الداخل ، وأشار بارسونز (٢) قائد الحملة في شرق السودان إلى مشروع لخط حديدي ، يمتد منها إلى بربر ويسر بطريق أدوما إلى نهر العظيرة ، وتخرج منه مواصلة تمر جنوبا مع الضفة اليمنى للنهر ، ثم تعبره إلى الضفة اليسرى وتخترق البصادة إلى القضارف . ولم تتخذ الأبحاث الخاصة بالكشف عن قيمة سواكن وصلاحيتها لخدمة التجارة سودانية صورها الايجابية صريحا ، لأن تصميم الحصة العامة لمد الخط الحديدي بين الساحل والنيل اتخذت منها نهاية تفتيها إليها المواصلة السريعة على خط الساحل . وكانت كل التنظيمات والخطط تضع هذه الحقيقة موضع الاعتبار ، وتمسك بمسار مكوي مدير السكك الحديدية بالمحافظة على سواكن ، حتى لا تعرض

(١) راجع تفصيل للدور في كتاب المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان صفحة ٢٥

(٢) دكتور الشامي : المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان صفحة ٥١ - ٥٥

مشروعاته للفشل أو لانهيار . ومع ذلك فقد اتفق كل من وطس وكشيس ورجحت على أن سواكن لا يمكن أن تكون الميناء المناسب لتصريف بحارة السودان في ظل التطور الاقتصادي المرتقب . وظهر الانقسام في الرأي واضحا ، يفضل البعض الانتقال على سواكن وتطويرها واعدادها اعدادا يلائم التطور في أحجام السفن والزيادة لترتبة في مرور التجارة ، ويعترض البعض على أي عاية تبدل في سبيل تطويرها . وكأن أصحاب الرأي الأخير لا يفترضون لمجرد المعارضة ، بل استقمت معارضتهم من علمهم بخطورة النمو المرجاني في انشاء التي تربط بين المرفأ والبحر المكشوف من ناحية ، وتمنع مصر بينها بمركز خاص ، قد يفكر عبيهم صنوعهم ويعرقل تفيد سياستهم وحططهم المرسومة في المحالين الاقتصادي والسياسي . ويعنى ذلك أن السنوات الأولى من القرن العشرين وحتى سنة ١٩٠٤ كانت سنوات قلق وعدم استقرار ، فلم يصل البحث إلى وضع معين ثابت . وبين الشد والجذب والدفاع عن سواكن والتقليل من قيمتها كانت مصلحة مسكك حديد السودان تعمل في مقابلة على ربطها بالنيل . وكان من الطبيعي أن يسير العمل في حذر وسرعة معا . أما الحذر فكان لتجنب الفشل كما فشل مشروع سواكن - بربر سنة ١٨٨٥ . وكانت السرعة لعدم التأثر بالجدل الشديد ، الذي دار حول قيمة سواكن من وجهة النظر الوظيفية . واستغرقت الأبحاث الأولية للتعرف على أفضل المواقع لمرور الخط ثمانية عشر شهرا من يونيو سنة ١٩٠١ إلى نوفمبر سنة ١٩٠٢ ، ثم تمت الدراسات الهندسية الكيميائية فيما بين نوفمبر ١٩٠٢ وأبريل سنة ١٩٠٣ . وبدأ العمل طبيا من سواكن ومن عطبرة في وقت واحد ، وفشل سحرة في تحقيق السرعة المطلوبة ، فأسهم المصريون الصاعدة في مد الخط والتقدم برأس سكة الحديد بالسرعة المعقولة ، حتى تم التقائهما في السادس عشر من أكتوبر سنة ١٩٠٥ على مسافة ١٢٠ ميلا من عطبرة . وتحققت لسواكن عدد أقل وسيلة يمكن أن تكون لخدمة النقل إليها من قلب السودان ، فازدحمت بالتجارة والسلع وزاد عدد السفن التي عرحت على الميناء لشحن والتفريغ ، أو للحصول على احتياجاتها من فحم وماء عذب . واستجابت الحكومة لذلك كله ، قيدا التفكير في تجهيز سواكن واعدادها للوفاء باحتياجات التجارة وخدمة السفن . وكلف مستر كينيدي ١٩٠٤ باختيار موقع سواكن وتقديم تقرير عن المبالغ اللازمة لتطهير الميناء وإزالة الحواجز المرحاتية والشعاب التي كانت قد تمت وبدأت تسد الطرق المكشوف إليها في الذراع

الصمودية على خط الساحل ، وعلى الرغم من قيام كيندى بالمهمة التي كلف بها
روصع التقرير عنها إلا أنه أثار ضجة ضخمة كبرى ، لأنه كان من جانبها
لا يؤمن بصلاحياتها لخدمة أغراضها وعدم ملامسة ملكها لاقترب السفن منها
أو بخروجها ليلاً . وأكد كيندى من ناحية أخرى أن المراتب والمياه العميقة ،
مس حول جزيرة سواكن لا يمكن أن تتحمل إلا عددا محدودا من السفن ، الأمر
الذي لا يتفق مع الحركة المنتظرة أو المتوقعة للتجارة ومرور السفن . وكان
كيندى قد سجل أسفه أيضا للنفقات الباهظة التي يمكن أن تدفع لازالة وتحطيم
الحواسخ المرجانية ، والتي لا تتكافأ مع الفائدة الحقيقية لسواكن . وبذلت
محاولات حدية في اعتماد نقطة جراهام على الجانب الأيسر للقناة الطبيعية
الطويلة التي تمر بها السفن من عرض البحر إلى جزيرة سواكن . ولكن كيندى
كان مصرا على التقليل من قيمة أي مجهود يبذل ، وعلى تحويل الأنظار والأبحاث
في اتجاه آخر . وأشار إلى شرم مرسى الشيخ برغوت كمنديل لسواكن ، وتحسن
أعيان ميناء جديد في ذلك الموقع وتجهيزه تجهيزا جديدا واعداده اعدادا غنسا
لاستيعاب حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية للسودان . وقد زار كيندى
موقع الشرم من ناحية البحر ، وجمع فيه كل المعلومات الأولية ، وقرر أن نه
مدخلا واسعا تقل فيه وصفا حوله مظاهر النشاط والنمو المرجاني ، كما أشار
إلى إمكانية الملاحة منه وابه ليلا على صوت وارشاد فسار متجنب . وعزز
احتماره بريارة اليابس في ظهر الشرم مباشرة ، وبالإشارة إلى صلاحيته لتحطيم
المدينة المزمع انشاؤها ، دون التقيد بقيد من ناحية ، ووفرة الماء العذب في
الأنار في الظهر لهما بين خط الساحل وسفوح التلال المنخفضة من ناحية
أخرى .

هكذا كانت النتيجة التي أثارها كيندى وهدفها الحكم على سواكن بالتقاعد ،
واعقائها من القيام بالدور الذي قامت به خلال عشرة عرون على الأقل . وكان
للصجة الكبرى وقع حسن على صبح وبحث ، الذي له بالواقع - مرسى الشيخ
برغوت - معرفة قديمة ، ويهدف إلى خلق السودان خلفا جديدا وفق السياسة
والأهواء البريطانية . واقترح ونحت على لورد كرومر أن يكون للسودان الميناء
الجديد الخاص به ، لخدمة تجارته المتزايدة طبقا للترتيبات الواسعة
والمتخططة المرسوم لتطويره ، حتى يصبح موقعا رئيسيا للمنتجات البريطانية
ومنتجا للمواد الخام التي تفي بحاجة انتاعه البريطانية . وكان مرأى كيندى

دراسة المشروع من وجهة النظر الفنية ، للإطلسان إلى ملامحة الأعمال ووطأة
المسحلت واتساعه ، وتكوين لجنة من المختصين لاعطاء الكلمة النهائية ، والمفاضلة
بين موقع الشيخ برغوت وسواكن . وقد دار ونجت مرسى الشيخ برغوت تحت
تاثير كيندى ودعوته وريادة استكشافية زادت استسكاكا به ، وتعلعا بأشياء
ميناء السودان الجديد . ومن ثم سافر ونجت إلى القاهرة لوضع الخطوط
الأساسية لسياسة المستقبل في السودان ، واتخذ الفرصة وأوصى بدراسة
شرم الشيخ برغوت من وجهة النظر الفنية . وألح في طلبه حتى صدرت
التعليمات اللازمة بتشكيل لجنة رباعية فنية للدراسة والبحث ولوضع التقرير
اللام (١) .

ووصلت اللجنة إلى الساحل السوداني في أغسطس سنة ١٩٠٤ ، وبادرت
الدراسة على الفور لجمع المعلومات واختيار موقع شرم الشيخ برغوت ، أعماقه
ومستطله والنشاط والسواكن المرجاني والأراضي السكبكية في ظهره ، ومواقع بناء
المرايط والأرصعة على ذراعي الشرم . ودار الخبراء سواكن وأجروا عليها
دراسات مماثلة من أجل التعرف على العيوب الأساسية فيها . وقد تأكدت
الجنة من صلاحية شرم الشيخ برغوت صلاحية تامة للوعاء بالفرش من اشياء
ميناء جديد . ومع ذلك فإن جدلا وحلما أثرا في داخل اللجنة ، وقد قرر كايث
جديج عدم صلاحية سواكن لخدمة الملاحة لصيقها وكثرة مايجب بها من مرجان
وشعاب مرجانية خطيرة ، أما أولسج فكان على الرغم من اعتراضه على طراز
الميناء فيها ، وعدم صلاحيتها كنهاية لمطوط السكك الحديدية واستحسن
كان يفضل اشياء المرايط الجديدة وتحويل حركة الملاحة إلى بعضه جراهام .
والجدير بالذكر أنهم لن يصلوا إلى رأى موحد في قرارهم الأخير . وعرضهم
ذلك للنقد المر من جاسر كيندى ، الذي صمم على مطايعه للحاكم العام في أكتوبر
سنة ١٩٠٤ على ضرورة النهوض باعداد مشروع شرم الشيخ برغوت وتحويله
إلى ميناء كبير للسودان . واستجابات الحكومة له ولتوصيته وقامت على جميع

كل التفاصيل الفنية اللازمة لبدء العمل في إنشاء بورسودان في بحر سمنة
١٩٠٥ .

وقيل أن توغل في الحديث عن الصراع بين بورسودان وسواكن وما كان
من أمر المنافسة بينهما واضمحلال سواكن ، نود أن نقارن بين الموقعين وعلاقة
كل منهما بالموارد الحرجية . وظاهرة النمو المرجاني ونشاطه وامتداد الشعاب
حرجية - كما قلنا - صفة أساسية من صفات البحر الأحمر العامة . وتتمثل
الشعاب في شعاب خط الساحل التي تلتصق به مباشرة ، كما تظهر في شكل
جوانح خارجية بعيدة عنه بمسافات متفاوتة ، أو في شكل جزر مرجانية ترتفع
من قاع البحر مباشرة بانحدارات قائمة شديدة . ومع ذلك فإن ثمة تفرقات
تتخلل تلك الشعاب المرجانية عند فتحات بعض الشروم يتصدع فيها المرجان
تماما ، ولا يبين أثره . وتلائم الأعماق الملاحة ومرور السفن . وخليج سواكن
وشرم الشيخ برغوث كلاهما نشأ من تصدع مهد للسفن طريقا من عرض البحر
إلى قاع الخليج أو الشرم بحيث يكون الدخول إليه في أعماق مناسبة تماما . وإلى
هنا لا يمكن للملاح أن يميز بين شرم وشرم أو خليج وخليج ، لأن التصدع
قد وفر لهم الفتحة أو الثغرة التي تخترق الحاجز الخارجي ومرجان خط
الساحل ، ويصل بالفتح إلى منسوب يستحيل عند عودة المرجان إلى بناء شعابه
الصلبة الخطيرة . أما الاختلاف الذي يمكن أن يبرر التباين بين قمة شرم
وشرم آخر ، فيعبرهم على ضوء علمنا بأن التصدع كان نتيجة لحدوث شقين
متعاطفين على شكل صليب من طرازين مختلفين تماما ، من حيث الطول وعذبة
الشقين واتصالهما بالبحر . ويتميز النوع الأول بطول الذراع أو الشق الموازي
لخط الساحل وعمقه ، أما الذراع الأخرى المتقاطع معها فتكون قصيرة وإن كانت
أقل عمقا . أما النوع الثاني فيتميز بطول الذراع الممتدة فيما بين البحر المكشوف
وخط الساحل كما يظهر في حالة خليج سواكن كما يتميز بالعق والضييق .
وبمعنى ذلك أن الشروم من النوع الثاني يكون الاتصال بينهما وبين البحر
بطريق عميق ضيق طويل تكتنفه الأعماق الصحلة والشعاب المرجانية . أما
الذراع الأخرى الموازية لخط الساحل والتي توصل إلى جوار حواشي السمن
فتكون صغيرة قصيرة وأعماقها أقل بكثير من أن تلائم السفن الكبيرة الضخمة .
وهكذا يمكن القول أن شرم الشيخ برغوث وهو من الطراد الأول يتنوع في
صفاته البحرية على خليج سواكن ، وأن الثغرة في الحاجز الخارجي بين شعاب

وتحت وتورتنت والثغرة التي تقابلها في فتحة الشرم مناسبة تماما لمرور السفن
إلى أعماق ملائمة في ذراع مائية هائلة عميقة . ويمتد اتصال ذراع الشروم
بخور مرج الذي يعم بالماء في موسم المطر ، التي تنساب جارية إلى البحر ،
مستوليا عن بقعة الشرم ومدخله نظامه لا تتمثل في خليج سواكن . ودير
بالذكر أن المياه العذبة من شاتها دائما حرمان المرجان من ممارسة نشاطه
مهما كانت الظروف الأخرى مناسبة ، لأن نموه ونشاطه في حاجة دائمة إلى
درجة مريحة معينة للماء في الشرم أو الخليج غير العميق .

أما قصة الصراع بين سواكن وميناء السودان الجديد بورسودان فلم
تستغرق وقتا طويلا . وبدأت من أول يوم وضع فيه إنشاء الميناء الجديد في
موقع شرم الشيخ برغوث موضع التقييد في سنة ١٩٠٦ . وقيل أن سم
الانشادات الأساسية فيها وتمتع رسميا في عام ١٩٠٩ . وقد بدأ النجار
والشمتعون بخدمة الملاحة في توحيه جزء من أعمالهم ونشاطهم إلى ميناء
بورسودان ، وكانوا يرسون من يرعى مصالحهم المتزايدة فيها مع تطور ونمو
حركة الانشاء والتعمير . ويعني ذلك أن بورسودان بدأت خصوصا بعدما تم
امتداد الخط الحديدي إليها في مايو سنة ١٩٠٦ في مشاركة سواكن مشاركة
فعليه في استقبال السفن وخدمة التجارة ، حتى احتوت على نسبة كبيرة من
تجارة السودان الخارجية بطريق البحر الأحمر . ويمكن القول أن تلك
المشاركة والتي تحولت إلى صراع ومنافسة باتت واضحة وملحوظة على ضوء
مقدرة حالة الملاحة وعدد السفن في كل من الميناءين في الفترة المحددة من يناير
إلى نوفمبر سنة ١٩٠٦ . ودارب سواكن في هذه الفترة مثلا ١٢٣ سفينة
حولتها ١١٤٨٩٥ طنا ، وأنزلت حمولة قدرها ٢٠٥٩٥ طنا من الفحم
و ٢٦٥٦٠٧ من الرسائل التجارية . أما بورسودان فكان يهيئها في هذه
الفترة ١١١ سفينة حولتها ١٢٣٦٤٥ طنا ، وأنزلت ٧٤٤٩٢٨٠ من الرسائل
التجارية ، ومن ضمنها بعض سفن الملاحة الساحلية ، التي كانت تصل إليها
من سواكن لعل الرسائل المسجلة يرسم بورسودان وأفرعها السفن .
وكانت حكومة السودان لا تجد بدا من رعاية بورسودان والعناية بها ،
وتشجيع المرور بها ، حتى أنها سمحت بمرور بعض البضائع برسم الكنتو
والجيشة عن طريقها من غير ضرائب مقررة أو مبروضة .

واستمر الصراع فترة تمتد من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٢ ، كانت كل التسهيلات توصف خلالها في الميناء الجديد تحت اشراف الحكومة ، أما سواكن فلم تدل الا الاحمال . ولعل من الطبيعي ان تعتمد الحكومة الى سياسة الاحمال وعدم القيام بأي مجهود ايجابي ، لأنها كانت تعتقد سياسة عدم الاقواء عليها من الناحية الوطنية على الأقل - وقد كادح سكان سواكن وظهيرها المباشر كدح مريزا ملائمة عليها وتشغيلها في خدمة التجارة واستقبال السلع حتى قيام حرب العالمية الأولى في سنة ١٩١٤ . وكاتب الحديدي الهندية المستمرة فيها و شسعة في التجارة من أكبر الحديات تحسنا ملائمة على سواكن والجيلولة دون تحول التجارة عنها وسقوطها . وظلت بينهم والسفريات التي تحمل البضائع لهم تصل الى مرفأ سواكن من حين الى حين الى سنة ١٩٢٤ . وهم أنفسهم مفسرون ذلك الاصرار وانتمسك بسواكن على صوة احساسهم بسهولة التعرّيع من السفن والتخزين في المخازن التي كانت لا تبعد عن الماربط بأكثر من أمثارة معدودات ، وتوجه في نفس مساكنهم التي يقطنون الادوار العليا منها ويضعونها بضائعهم في ادوارها السفلى . ولعل من الطريف أن يتماضى الاصحاح في حكومة السودان عن اصرار السواكنية وغيرهم من سكان سواكن خلال تلك الفترة التي كانت مشكلة الماء العذب وتوفره لبورسودان قد استحكمت ولم يصل البحث فيها الى نتيجة ايجابية مرضية . ويعني ذلك أنهم لم يصعوا قيودا على سواكن ومرور السفن بها وارتباط سكانها بخدمة التجارة المارة رغبة منهم في عدم تحييل الميناء الجديد عمدا كبيرا من السكان في وقت لم يتوفر فيه بعد المورد الكافي الغنى للماء العذب بكميات كافية . من أجل ذلك نحن نعتقد أن استمرار الصراع بين سواكن وبورسودان من ١٩٠٧ الى ١٩٢٢ لا يبرره في الواقع قسك السواكنية بحزيرتهم ، وإنما يبرره البطء في تنفيذ كل الاعمال الانشائية في المرفأ والمدينة . ويمكن القول ان قيام الحرب العالمية الأولى واضطراب الخطة الموضوعة لحل كل المشكلات المتعلقة بالماء العذب وتوفره والتي وضعت قبيل قيامها بوقت قليل ، هو الذي منح سواكن فرصة أخرى تمتد من ١٩١٤ الى ١٩٢٢ ، لأن تشارك بورسودان في خدمة تجارة السودان الخارجية . والواقع أن بدء العمل في توفير المياه العذبة من خور ارضيات بعد الحرب العالمية الأولى عياشرة ، هو الذي مكن الحكومة بعد ذلك من تضييق الخناق على سواكن ووصول السلع اليها . وخرج منها أصحابها وسكانها



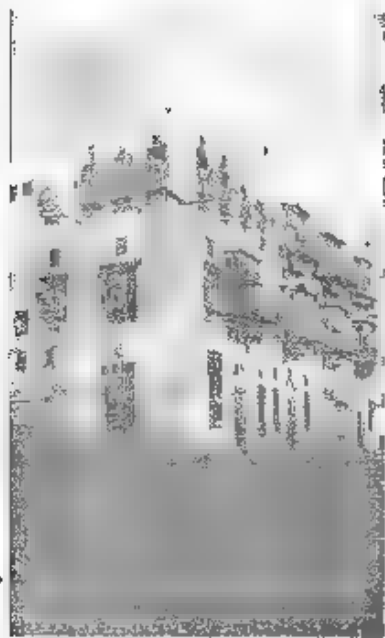
البوابة الداخلية عند مدخل جزيرة سواكن



المرفأ وموضع اصلاح القوارب (السموك)

أقواها إلى بورسودان وهم كارهون تحت ضغط تلك الظروف ، ولا شك في أن تطور الحجم السفن وزيادة انفاطس منها أسبها من ناحية أخرى في التمهيد لسواكن نهائيا . ذلك أن خليج صواكن فيما حول الجزيرة وهو هادئ جميل لم يزود بتجسيئات أو انشاءات لاستقبال السفن . كما أن الانعقاد لم تكن مطمئنة بالنسبة للسفن الكبيرة . وأخيرا أصدرت الحكومة أمرا إلى كل السفن تحرم فيه عليها الدخول إلى سواكن فيما عدا تلك التي لا يريد طولها على ٢٢٠ قدما ولا يتجاوز الغاطس منها ٢٠ قدما . عندئذ فقط خيم اليأس على سواكن وكان طبيعيا أن تمرل عن مكاتها التجارية التي تمتعت بها خلال قرون كثيرة .

وسواكن اليوم خالية من كل أثر للحياة والنشاط فيما عدا أولئك البجاة من الهندودة ، الذين يسكنون القيف في ظهير خط الساحل المباشر في مواجهة الجزيرة والخليج . رمادل الجزيرة مهجورة سواء كانت صغيرة من طابق واحد أو كبيرة من عدة طوابق . ومع ذلك فهي جميلة في مظهرها الخارجي بحكى عر الماضي وقصه الغنى والزيادة والوفرة . ويظهر عليها الطابع العربي والإسلامي خصوصا في المنازل الكبيرة الضخمة التي تتميز بمشربيات لا تختلف عن مثيلاتها في منازل الطراز العربي الإسلامي في دمشق أو القاهرة أو بغداد . ويمكن أن تستدل من حجم المنازل وارتفاع الجدران بها وصق موصول والشوارع التي تفصل بينها من ناحية ، وامتداد المباني في القيف المقابل لها من ناحية أخرى ، على أنها كانت كبيرة السكان وربما كان سكانها أكثر من سكان بورسودان في الوقت الحاضر . وجليد بالذكر أن السواكنية الذين اعتزوا بميائهم وتمسكوا بها وما زال في قلوبهم الحنين والشوق وما زالت تصارلهم حليمة ، لأنهم بأملون في العودة إليها يوما ما . ولا يمكن لزائر غريب يهبط إلى سواكن من اللال أو يقترب منها من ناحية بورسودان أن يصدق أنها مهجورة خالية تماما من كل أثر للسكان . ولكنه إذا اقترب منها آمن بذلك الحراب وهو يمر في شوارعها الضيقة التي تمتد ملبوبة في غير نظام أو اسظام ، كما يرى مياه الخليج ساكنة هادئة لا يشق سطوحها حتى ولو قارب صغير . وعريب حقا أن يعيش بعض الحدادية والهندودة في القيف ، ويطلبهم البحر صيدح مساء دون أن يشرب في نومهم رغبة في التماثل معه في صورة من الصور . ويقتصر ذلك العمل على موسم معين هو موسم الحج عندما تنحج السوادان وغيرهم ممن يهرون بطريق السودان . وعندئذ يعودون إلى قواديرهم ويشقون



منزل من المنازل على الطراز العربي الإسلامي



بوابة سواكن الخارجية

الماء الى السفن الصغيرة الحجم التي ترسو في مياه الخليج ، ويقومون بنفس الدور الذي مارسه اجدادهم قروبا طويلة في خدمة الملاحة والتجارة ، وهكذا كان التدهور والانحيار اللذين أصاب سواكن كمرکز لبحران وجاء كمتيجة أخرى لسياسة الحكومة التي حاولت يشي الطرق تعميدها وتحويلها الى موقع أثري . وكانت آخر تلك الضربات قسبل الانتحانات التي سبقت استغلال السودان في سنة ١٩٥٢ ، فأوقفت سير العطارات اليها فترة قصيرة ، ثم اتخذت قرارا آخر يقضي بنزع الخط الحديدي ذاته فيما بين سواكن وسلوم . ويعني ذلك صراحة قطع آخر أمل في أن تعود الى الحياة والنشاط ، أو أن تسهم في خدمة التجارة السودانية وتوجيهها . ويجب أن نقف هنا عند ذلك المثل الحي الملموس المعاصر الذي يبين كيف اندثرت من قبلها الموانئ ، وصاعقت في ظل الظروف غير الملائمة وتحمل القوة المسيطرة عليها أو انهيارها . وموانئ الساحل السوداني في جملتها - كما قلت تتميز بالحساسية ، وأنها تكاد تكون المرأة التي تنعكس فيها صورة القوة السياسية التي تهتم بها أو باستخدامها من أجل الحصول على السلع والمنتجات السودانية .

ونشير الى أن السواكنية آثاروا بعد تشكيل الوزارة الوطنية السودانية الأولى عاصفه من الاحتجاج وعندوا السياسة التي رسمت لاسدال الستار على مدينتهم . وبدلت المساعي من أجل انقاذ الموقف وتكونت لجنة أهلية للبحث عن حل لمشكلة سواكن . وقد تعهدت الحكومة من جانبها برصف الطريق الموصل اليها من بورسودان واعداده لحركة المرور بالسيارات ، وحل مشكلة الماء وتوزيعه . وكانت الخطوة الايجابية الوحيدة هي الاستمرار في توجيه الاحتجاج اليها للمرور بها الى الأراضي المقدسة ، كما كان يحدث من قبل . وأبقت على تجهيزات الحجر الصحي اللازمة لمراقبة أمواج الاحتجاج في رحلق الذهاب والعودة . وما زالت المبانئ الحديثة الصنعة التي تقع في مقابل جزيرة سواكن من ناحية الشمال ، والتي جهرت بصهاريج المياه قائمة ، وتذب فيها الحياة والحركة مع وصول الاحتجاج في موسم الحج . وعندئذ يعطى يوالى دخول السفن الصغيرة الى الخليج لنقلهم ، ويزداد النشاط ويطول موسمهم اذا صادف موسم الحج موسم حليج القطن ، واجتمعا معا في وقت واحد ، لأنه يعني نشاطا اضافيا يتمثل في زيادة عدد سفن الملاحة الساحلية التي تنقل قطن ذلتا طوكو من مرفأ ترنكتات الى محليج القطن في القيف المواجه لجزيرة سواكن من ناحية



سواكن في سواكن

الجنوب - ويجتمع حينئذ في سواكن عدد كبير من البجاة ومعهم أسرهم لتلبية احتياجات الخدمة الموسمية في المخلج . ونحن نعتقد أن أية محاولة لإحياء سواكن لن تكون مجدية إذا ما كان الغرض من ذلك عودتها إلى وظيفتها كميناء في خدمة الملاحة والتجارة . وينبغي ذلك الاعتقاد من علمنا بأن تجهيزات بورسودان واستعدادها وقديتها لاحتياجات مرور التجارة الخارجية لبورسودان لن تمنح سواكن الفرصة بسهولة لكي تقف على قدميها مرة أخرى . ولذلك يجب أن يكون البحث في إحياء سواكن وفق خطة مرسومة ، نلخصها في خطوتين أساسيتين . ومع ذلك فلا يمكن أن تنكس بوقت معين لانتهاء من أي من تلك الخطوتين ، لأن الأمر تقديري بحث ، وتتحكم فيه ظروف لا يسهل الحكم عليها أو تقديرها .

والخطوة الأولى التي نقررها ونراها مناسبة هي اعتبار سواكن مركزاً من مراكز العمران بصرف النظر عن كونه ميناء . ومعنى ذلك البحث في أمر تجميع السكان فيها وإعادة النشاط لها ، وزيادة عدد السكان الوافدين إليها من البجاة ، أو من غيرهم من السودانيين من وادي النيل . والسبيل القويم الكفيل بذلك هو خلق الظروف الملائمة أو المناسبة التي تجذب للناس ، طل نحتم عليهم البقاء فيها ، والعودة إلى تعميرها وسكنها بصفة مستمرة . وليكن لنا في نشاط الحياة فيها في موسمي الحج والحج دليل يصح أيدينا في بداية الخطوة التي يجب أن ترسم وأن تخطط . ومعنى بذلك خلق الأعمال المناسبة التي يمكن أن يجمع من أهلها السكان لتلبية احتياجات تلك الأعمال . ونحن نقترح الانحاء إلى استغلال مياه الخليج كمصدر لثروة سمكية تصنع عليها لسد احتياجات السوق السودانية المحلية أو للتصدير ، أو كمصدر للحصول على الملح والأصداف . والواقع أن ذلك الاتجاه على الطريقة الحديثة كفيل بتشغيل عدد كبير من الأفراد ، وباستقرارهم فيها وتجمع عدد آخر من البجاة وغيرهم لخدمتهم وتلبية احتياجاتهم الضرورية . وطبيعي ألا يمارض مثل ذلك النشاط مع النشاط في بورسودان ووظيفتها في أي صورة من الصور . لأن ليس ثمة مجال للمنافسة بينهما في الوظيفة الرئيسية . ويجب أن يتبع ذلك كله بحث جدي في سبيل توفير مياه الشرب العذبة لها من مجموعة آبار شاطا التي تبعد عنها بحوالي ألف متر ، أو من أي موضع صالح آخر من ناحية ،

وتطهير الخليج من أثر النشاط المرجاني والقناة التي تربط بينها وبين البحر حتى تلائم السفن الحديثة للصيد من ناحية أخرى . والمهم أن هذه المرحلة أولية وضرورية حتى ترد إليها الحياة . ولكننا مع ذلك لا يمكن أن نجزم برأي قاطع في طولها والوقت الذي تستغرقه قبل الوصول إلى المرحلة التالية . ويبدو أن المرحلة أو الخطوة التالية ستعرض نفسها فرصاً ، عندما تصيق بورسودان وتمجيز عن أن تستوعب كل تجارة السودان الخارجية . ويمكن القول أن التنمية الاقتصادية في السودان في القطاع الزراعي والرعي في السنوات الخمس الأخيرة تقترب منا من تلك الحالة ، حتى أن حكومة السودان لجأت الآن إلى زيادة أطوال الأرصعة في بورسودان لزيادة عدد السفن التي ترد إليها زيادة كبيرة . ونحن نعتقد أن التوسع في مشروع امتداد الميناء ، ثم تنميط مشروع قناة على مياه خزان الرصيرص المقترح ، سوف يؤدي إلى تحميل بورسودان فوق طاقتها . من أجل ذلك ومن أجل انتظام الشحن والتفريغ ، وتعادي خطر التأخير الذي لا يتفق مع أسس اقتصاديات النقل يجب أن تنظر الحكومة عندئذ نظرة حذرة إيجابية لوضع الخطوط الرئيسية لعودة سواكن إلى تادية وظيفتها للميناء لتعطل جنباً إلى جنب مع بورسودان .

بورسودان

ميناء السودان الحديث

أشرنا في الفصل السابق إلى الاتجاه بل الإصرار على خلق الميناء السوداني الجديد على المرفأ الطبيعي المناسب ، لكي يلبي باحتياجات الانقلاب الاقتصادي المرتقب خلال القرن العشرين وفي فجره القريب . وكان تنظيم المرفأ واعداد الأرضه لاستقبال السفن الكبيرة من أهم الدواعي التي أدت إلى إدخال التحسينات والإضافات من وقت لآخر حتى يستجيب الميناء للتطور في زيادة أعداد السفن وأحجامها من جانب ، ونمو حجم التجارة من جانب آخر . وتتمثل الإضافات في فترتي ثلاثينيتين من سنة ١٩٢٥ إلى سنة ١٩٣٧ ، ومن سنة ١٩٥٦ إلى الوقت الحاضر . وليس ثمة شك في أن المرحلة الأولى كانت خير عون ساعد بورسودان على النهوض بأعبائها خير قيام في سنوات الحرب العالمية الثانية في خدمة التجارة السودانية وتلبية احتياجات الحلفاء في ميادين الشرق الأوسط .

ونود قبل أن نعمل في الحديث عن بورسودان وتوجيه التجارة السودانية أن تعرض صورة سريعة واضحة لكل التغيرات في المرفأ ، والتي تشمل التحسينات في المرحلتين الأولى والثانية ، والإضافات التي توصلت في الوقت الحاضر . ولعل من الطريف حقاً أن نذكر أن الحطة التي وضعت لأعداد الميناء وتجهيزاتها قد راعت تخصيص كل جانب من المرفأ لتأدية دور معين في خدمة السفن ، وحتى يتم العمل في دقة وسرعة ونظام . ويمكن للملاح أن يمر على صوء ذلك بين ثلاثة أوصف : شهر كل واحد منهما بما يكفل له القيام بوظائفه خير قيام .

١ - الرصيف الشرقي :

يقع هذا الرصيف على الجانب الأيمن من الدراع الرئيسية للمرفأ بالتسوية للسفينة المقترنة من عرض البحر من خلال العم أو النفرة إلى المرفأ . والنواع

أما ليس رصيفاً واحداً إنما هناك أكثر من رصيف تمتد كلها على التوالي بحيث تكون الحظيرة الجمرية ومباني الحظائر الأهلية ومكاتب المياه في ظهرها أساساً . وتذكر منها على الأقل ثلاثة أرصفة تكفي لاستقبال سبع سفن عجيبة كبيرة في أعماق مناسية للغاية . ويمثل الرصيف الرئيسى الذى يقع صريح الشبح برعوت في ظهره وعدة نهايته التى تقترب من فم الميناء أطول تلك الأرصفة جميعاً ، حيث يبلغ طوله حوالى ٢٢٨٠ قدماً . ويسمح هذا الطول بخمسة مرابط تنسج لحسن سمن ، طول الواحد في المتوسط حوالى ٤٥٦ قدماً ، في لماطس بدمه ٣٨ قدماً . وتخدم عمليات الشحن والتفريغ على هذا الرصيف وواقع كهربائية تتراوح حولتها بين ٣ ، ٥ أطنان ، كما جهزت المراتب بأبواب تكفي لنسفن للحصول على احتياجاتها من الماء العذب أو الزيت والوقود . وتربى السكة الحديد في المراح الذى يمتد بين مواقع المراتب وبين مباني الحظائر الجمرية . ويسمى طول الرصيف الثانى على هذا الجانب أيضاً ٥٠٠ قدم ، وبه مرابط واحد يحمل رقم ٩ ويمكنه استقبال سفينة واحدة كبيرة في لماطس يبلغ ٣٤ قدماً . وقد ترسو السفن أحياناً إلى جوار صندوق عائىم يثبت إلى جانب هذا الرصيف ، إذا ما زاد القاطن منها على ٣٤ قدماً . أما الرصيف الثالث الذى يقع عند النهاية الشمالية ، وعلى مسامه ٢٠٠ يارده من نهاية الرصيف الرئيسى فيبلغ طوله حوالى ٤٥٠ قدماً ترسو إلى جواره سفينة واحدة في عمق يصل إلى ٣٨ قدماً . ولا تخدم عمليق الشحن والتفريغ على المراتب رقم ٩ ، رقم ١١ الواقع إنما تستخدم السفن روضها الخاصة في عمليات الشحن والتفريغ . واستخدمت في الفترة الأخيرة من سنة ١٩٥٧ تشمل تجهيز رصيف فيما بين الرصيف الرئيسى ومجموعة المراتب الخمسة وبين رصيف رقم ٩ ويتسع لثلاثة مرابط على الأقل تحمل رقم ٦ ، ٧ ، ٨ .

ب - الرصيف الجنوبي :

يشغل هذا الرصيف جانبا من الدراع الأخرى للمرفأ الذى يقع على يسار السفينة الداخلة من عرض البحر . وتمثل هذه الدراع في الواقع نهاية خور موج الذى يهبط من تلال البحر الأحمر في الظهر ويقسم مدينة بورسودان كما يظهر في الخريطة إلى قسمين . وقد استغل هذا الجانب منذ سنة ١٩٢٢ ميلادية في إنشاء رصيف طويل ، لاستقبال سفن المحم



(شكل ٧) بورسودان
الأرصفة والمرايط ومواقع السكن

وريت البترول والحمولات الخطرة القابلة للاشتعال أو سمن الملح • ودعى في تسييق العمل واعداده تسيير عمليات الشحن والتفريغ دون تعريض أى جزء من المدينة الرئيسية أو الرصيف الشرقى ومحارن البصائع لخطر الحريق أو الاشتعال • وقد جهز المرسن رقم ١٧ ، ١٨ لخدمة سمن الفحم وطولهما معاً ٩٠٨ أقدام ، وعمى الماء الى حورهم ٣١ قدماً • وتعم أرمه حمالات على حدة شحن الفحم وتفريغه بطريقة آلية • والحمالة عبارة عن رافعة تتحرك على عصبان لمسافة ٨١٠ أقدام فيما وراء الرصيف الى محارن الفحم لنقل ١٢٠ طناً في الساعة • أما المربط رقم ١٥ فيبلغ طوله ٥٣٠ قدماً ، وعمى الماء الى جواره ٣٣ قدماً • وهو مخصص لرسو سمن الملح وسمن العمليات الخطيرة كالدخيرة والمفرقات • أما المربط رقم ١٦ فلا يتجاوز طوله أكثر من ١٨٠ قدماً ، وتستخدمه سمن البترول والشحنات السائبة وعلى جانبه تجهيزات خاصة بنقل النفط ودفعه الى مسودعات الشركات التى بنيت على مسافات فضلة في ظهر الرصيف • وتخدم مواصلة من سكة الحديد هذا الرصيف أيضاً ، وتصل اليه من الخط الرئيسى حيث تتفرع فبيل الوصول الى محطة بورسودان بحوالى نصف ميل ، وتخترب هذه المواصلات المدينة في أطرافها الغربية وتعبّر خور موج الى المياه الجوفى •

ج - الرصيف الغربى :

يشغل الرصيف الجانب المواجة لمربط رقم ٩ ومربط رقم ١١ على الناحية الرئيسية ، بحيث تقع مباني المدينة ومصالح الحكومة بها في ظهره مباشرة • وهذا الرصيف لا يتجاوز طوله ١٥٠ قدماً ، ولا يرداد العمق الى جواره على ١٦ قدماً • ومع ذلك فإن امتداداً طويلاً لا يصل عمق الماء الى جواره الا الى ست أقدام فقط • وتستخدم سمن الميناء وخدمة الملاحة التابعة لمكتب الميناء هذا الرصيف • وهو ملائم لرب تماماً ، لأنها كلها من السفن الصغيرة بالإضافة الى مجموعة من القاطرات أو من الجرارات عددها ست ، وكراكة واحدة وأربع روافع على الصنادل • ومكتب الميناء أيضاً حوى ٢٦ صيدلاً لخدمة الشحن والتفريغ من السمن الى ترسو على المحيط في قلب المرفأ ، بعيداً عن الأرصفة والمرابط في حالة ازدحام الميناء بالحركة والنشاط •

وقى المرفأ ما يشبه انحوص ولكنه صغير ومحدود المساحة • وهو في واقع الأمر مجرد ورش تعمل على تجهيز بعض قطع السيارات للسمن ، وتلبية احتياجاتها للإصلاح • بالإضافة الى العناية بسمن الميناء الخاصة وساء الصنادل وصنادل الحواجز وتجميع أحزائها • فهو الآن ليس حوضاً جافاً أو عائماً إنما عبارة عن أربعة مزالق (زلاقات) تعمل بطريقة آلية ، وتبسط على عمل على قضبان في وضع مائل ، حتى تصبح عند القاع فتدخل عليها السفينة • أو الصندل • ثم تربط اليها بقوة ، ثم تسمح للبر للمعالجة من أى عطب في قاعها أو في الجزء العاطس منها • وتخدم الزلافة رقم ١ سفن القاطرات وكل السفن التى لا تتجاوز حولتها ٥٠٠ طن ، أما الثانية فلا تتجاوز حولتها ٢٠٠ طن وتستخدم لصيانة الصنادل وتركيبها • أما رقم ٣ ، ٤ فهى زلاقات (عربات) صغيرة تستخدم إصلاح القوارب والدشات •

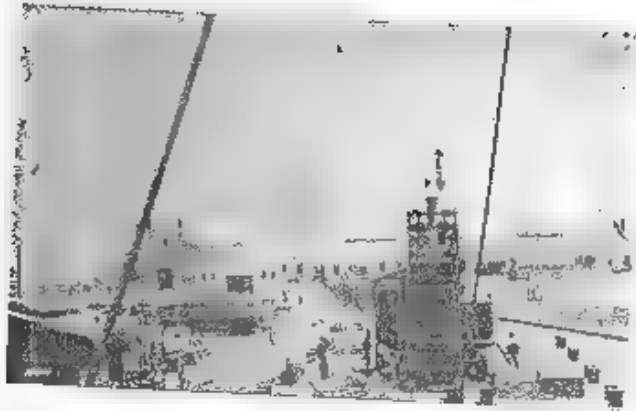
حركة الملاحة من وإلى الأرصفة والمرابط :

لا يمكن لسمن أن تقترب من عرس البحر أو أن تخرج من الميناء الا حرص حذر شديد وفي طرق مرتبته حتى لا تتعرض لخطر الحواجز المرجانية البعيد منها والقريب • ويكون دخول السفن عادة من خلال الفتحة الداخلية بين «أخرى ونحت وتوريتيت • وأفضل طريق مرور السفن هي أن تسبح بعد فار سحب مسافة صدى ناحية الجنوب الى الفتحة الملاحة في اتجاه العرب • والمعروض أن تقلدها في هذه المنطقة سمن الأشاد سمن السفينة من الفتحة الملاحة الخارجية حتى تصل الى الفتحة الداخلية عند فم الميناء • والمعهوم أنها تملح الطريق فيما بين مائتين المتحتمين في أعماق مناسبة لا علاقه لها بالنشاط المرحاضى • ومع ذلك فلا بد من أن يكون هناك حرص وحذر شديدين حتى لا يصبح السفينة أو تخرج عن الطريق المأمون الى الماء الضحلة فيما بين الحواجز المرجانية الخارجية والحواجز المرحاضى الساحلى • وتنتشر في مدخل الميناء من الفتحة الخارجية الى الداخل الأنوار والعوائيس التى تحدد معالم الطريق وترشد السفن • وأهم تلك الأنوار قمار ستجيبب الذى أُنشئ في سنة ١٨٩٧ على جزيرة مرجانية معمورة ويبلغ ارتفاعه حوالى ١٦٥ قدماً فوق مستوى سطح البحر • ويقع هذا القمار على مسافة حوالى ١٤ ميلاً بحرياً من المرفأ • ويبعث شعاعاً منعزداً كل خمس ثوان في ساعات الليل ، ويظهر هذا الضوء من مسافة ١٩ ميلاً على الأقل •

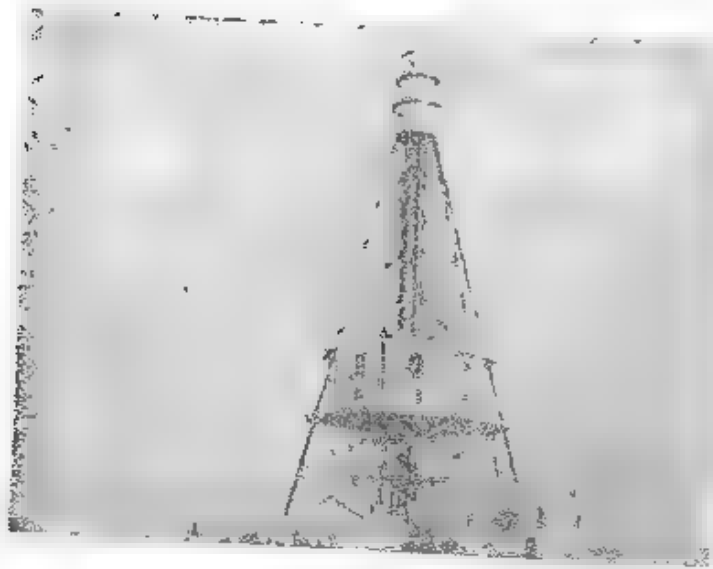
أما العوايس إلى ترشد السفن في القناة الملاحية إلى الميناء الداخلية ، فتذكر
 منها فانوس على رأس حاجز الأمواج الخارجي المثبت على ارتفاع ٦٥ قدما عن
 سطح البحر . أما فانوس بورسودان الرئيسى فقد أقيم على أرض ترتفع حوالى
 ٦٣ قدما عن سطح البحر ، ويبلغ طوله ٧٢ قدما ، وهو مثبت على الطرف الشمالى
 للحاجز الساحلى بحيث يبعد حوالى ميل وربع ميل جنوب شرق حاجز الأمواج
 الخارجى . ويوجد فانوس دائما دائما على ارتفاع ٢٦ قدما على الجانب الجنوبى
 العربى من مدخل الميناء الداخلى وعلى مسافة ٢٢٠٠ ياردة جنوب شرق حاجز
 الأمواج . وثمة فانوس آخر على الجانب الشمالى الشرقى من مدخل الميناء
 الداخلى ارتفاعه ٢٦ قدما وعلى مسافة ٧٠٠ ياردة غرب حاجز الأمواج . أما
 المدخل الخارجى بين حاجزى ونجبت وتوريت فيحدده فانوسان يضيئان ليلانيا
 مع الغروب . وفي قلب المرفأ ذاته أنوار منها نور أبو فانوس يقع على رصيف
 رقم ٩ ارتفاعه ٢٨ قدما ، كما يوجد فانوس آخر خلف منبريحي المياه على
 رصيف الرئيسى طوله ١٠١ قدما . وفي قلب المدينة ذاتها برجان كبيران في
 قمة كل برج منهما فانوس يضىء . ويضع الفانوس الأعلى على البرج العالى
 المحاور لفندق البحر الأحمر ، والذي يبلغ ارتفاعه ١١٣ قدما ويبعد بمسافة
 ٢٢٠٠ ياردة شمال غرب الفانوس على رأس الرصيف الواقع على الجانب
 الغربى للمدخل ، أما الفانوس على البرج الثانى فيقع الى جوار المسجد الكبير ،
 ويبلغ ارتفاعه ١٥٧ قدما . ويضم هذان الفانوسان على الرجبين العالين السفن
 عندما تغرب ، بحيث يصطد ريان السعوية مقسم سديته (البروة) في خط
 مستقيم تماما مع الصوئين اللذين تكون فتحة المدخل على امتدادهما . فيدخل
 في سلام وأمن تامين .

ارتباط بورسودان بظهيرها :

وكان طبعها بعد أن جهزت الأرضه والمرابط أن توصح الخطط بشأن الربط
 بين مرفأ ورس مناطق الظهير التي تقوم على تصريف انتاجها . وجدير بالذكر
 أن العمل في خط سكة حديد سواكن - عطبرة كان قد انتهى قبل وقت قصير
 من تشييد ميناء بورسودان ووصول السفن إليه . فسهل ذلك الأمر كثيرا .
 وقد احبرت خطة على الخط الحديدى عند محطة سلوم لمرور سكة حديد إلى
 بورسودان . وقد امتد الخط الحديدى فعلا عن طريق خور توتالى إلى أبو ومها إلى
 كمسها عن طريق خور أكواتالى بورسودان . وكان تحقيق هذه الخدمة مجديا ، لأنه



الحوض في بورسودان



منار سنجيب

ربط فيما بينها وبين الأقاليم النيلية ومناطق الإنتاج فيما حول النيل . ومع ذلك فلم يؤد إمتداد هذا الخط كل الخدمات المطلوبة لخدمة التجارة السودانية خصوصا بعدما وصفت السياسة المتعلقة بالتوسع في الإنتاج الزراعي في دلتا القاش . عندئذ كان لابد من ربط هذه الدلتا وحقول القطن فيها بخط سكة حديد عطبرة - بورسودان واختيرت النقطة على الخط عند الميلى ١٧٥ من عطبرة لمد هذه المواصله في قلب أوطن الهندسة . وقد مدت فعلا في ٢١ أبريل سنة ١٩٦٤ . وباتت بورسودان منذ ذلك التاريخ على اتصال وثيق بسكة الحديد بمناطق الإنتاج وكل الأجزاء التي تمر بها ، الأمر الذي حقق لها كل الأسباب التي تدعو الى قيامها بوظيفتها كاملة في خدمة التجارة السودانية (١) .

التطور العمراني ومشاكله :

يود أن نشير أولا الى أن سير العمل في اعداد وتجهيز الارضه قام على أكثف ثلاث فرق من قوات الجيش المصرى بقيادة اليوزباشى محمد يوسف . وقد وصلت هذه الفرق الى الموقع من بربر الى سواكن بالطريق البرى العادى ثم اتجهت بحرا الى مرسى الشيخ برغوت . وكان الهدف الآخر بعد اعداد المرفأ هو بناء المدينة أو تحصيظها بشكل يليق بمركزها كعاصمة لمديرية البحر الأحمر آنذاك . وقد صادقت العمليات الأولى للبناء والتعمير صمويات حمة ترقمت على عدم توفر الجير والطفل وبعض مواد البناء الأخرى . واستمر العمل مسوات عديدة متوالية ، وصعدت فيها بعض المباني الهامة التي خصصت لبعض مصالح الحكومة الخاصة ، التي لها علاقة بخدمة الميناء . ولعل أهم ما يلفت النظر هو سيطرة الحكومة على كل مظاهر التطور العمرانى الخاص بالطريق غير مباشر ، وذلك حتى يتطور النظام العام للمباني في المدينة ويخضع امتدادها وفقا لمخطط

(١) المخطوط الهندسة في السودان ، حمدة . ويعتمدون على خطوط التحرير في بعض النواحي لتمرير التغيرات في الاتجاهات للفسادة .



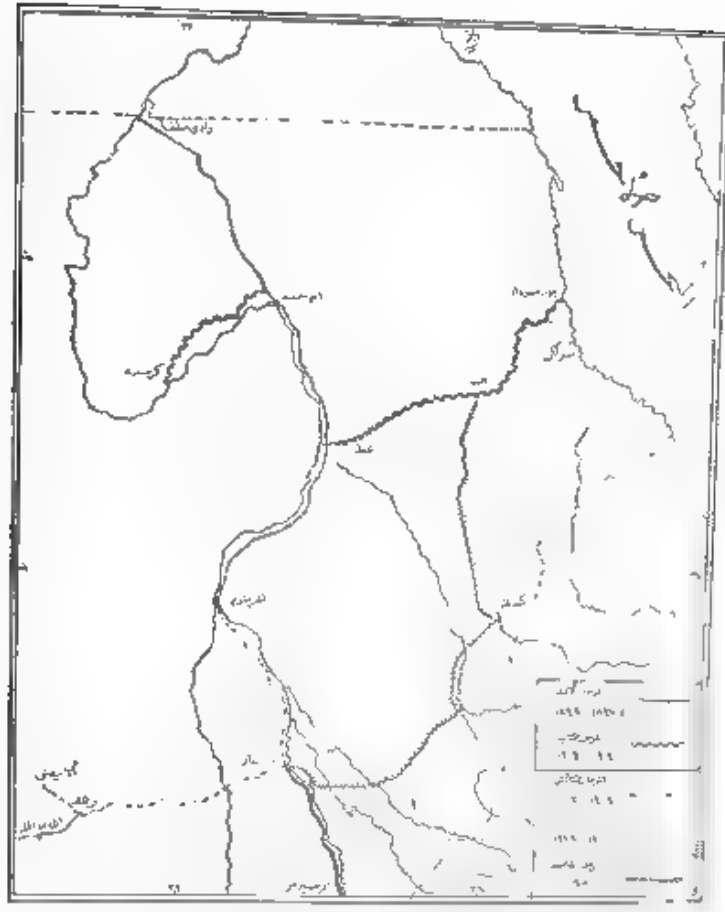
الرصيف الجنوبي ومخالات تفريغ الفحم من بعد



الرصيف الرئيسى (الشرقى)

المرسومة • وتكاد تتحكم السياسة الحكومية في تقدم التطور من حيث الامتداد والارتفاع • ويمكن أن نعلم ذلك على ضوء علمنا بأن أراضي بورسودان ملك خاص للحكومة ، وعلى أساس أنها لم تصرف بملكية خاصة للأفراد أو للقبائل في الفترة السابقة لقيام بورسودان • ويعني ذلك أن سياسة الحكومة قد تبلورت منذ البداية حول نظام الحكم •

وقام تخطيط المدينة على أساس تقسيم الأراضي في الظهير المباشر وراء المرفأ إلى أحياء متعددة • وتختلف قيمة كل حي من تلك الأحياء من حيث الموقع والامتداد والمساحة التي تفصل بينه وبين المرفأ • وكان الحشيش مادة الأساسية لبناء المساكن • عندما احتجرت مواقع المياه لأول مرة • ولم يكن فيها حتى الحرب العالمية الأولى بناء من حجر ، اللهم إلا المباني التي أسستها الحكومة لبعض مصالح الحكومة كمحطة سكة الحديد والتكنات وقنصل البحر الأحمر والمستشفى • وكانت المساكن الخشبية تبنى عادة على قوائم خشبية لكي ترتفع عن مستوى سطح الأرض • واتجهت السياسة بعد انقضاء سنوات الحرب العالمية الثانية إلى إحلال الأحجار الجيرية والمرحاضية الصلبة محل الخشب في بناء المنازل خاصة ومصالح الحكومة ومبانيها • وقد استغلت بعض المحاولات الحصول على هذه الأحجار وكانت الأحياء المشرفة على المرفأ مباشرة أول أجزاء المدينة التي ظهرت فيها المنازل الحجرية • ووصفت الخطة لاستمرار عملية البناء وإقامة المنازل الحجرية والزحف من حي إلى حي وفق خطة موصوعة يشرف عليها المجلس البلدي بالمدينة • وباتت بورسودان اليوم مدينة جميلة تضم منازل ارتفعت إلى أكثر من طابق واحد • ويجدير بالذكر أن تعليمات قسم هندسة المدينة لا تسمح بارتفاع المنازل إلى أكثر من طابقين بصمة عامة • وبهم ذلك التحديد على ضوء علمنا بعمليتين ، هما عامل الحرارة ونظام توزيع المياه • ويذكر المهندسون أن قسوة المناخ ولا سيما في شهور الصيف بحسب عدم الارتفاع السليم كما تضم ترك مراص كبير بين كل بناء وآخر ، حتى لا تمنع الهواء عن بعض البعض • ويفهم العامل الثاني على أساس أن توزيع المياه يتم من صهاريج على ارتفاع معين بطريقة الصفاط العادي فلا يسمح بارتفاع المياه إلى أكثر من الطابق الثاني • ومهما يكن من أمر فإن هندسة البناء فيها جمال وفخز ممتاز • وفيها صفات البساطة والحداثة أيضا • أما تخطيط الشوارع فيظهر أنه مرسوم بحيث تكون مستقيمة وتجميع كلها في قلب المدينة ، الذي تتركز فيه حركة التسويق والتجارة والمراسل الأساسية الحيوية للسكان • وحضت حكومة السودان بعد



(شكل ٨) الخطوط الحديدية فيما بين بورسودان ومناطق الانتاج السودانية على النيل



بورسودان في العاصفة (الهبوب)



نمش على العربة رقم ٤

الاستغلال على تطوير المدينة وبذلك المزيد من العنصرية احتياحات السكان وحسب بعض المشاكل التي كانت تبدو في شكل كابوس محيف يهدد المدينة وسكانها . ومع ذلك فإن حكومة الحكم التثاني كانت قد وصفت الحل لأحطى مشكلته كانت تهدد كيان الميناء وقيمتها ، ومعنى بها مشكلة الماء العذب . وقد بعثت هذه المشكلة دراسات مستعجلة في كل المناطق المحيطة على يد خبراء متارين من سنة ١٩٠٥ الى سنة ١٩٢٢ . وانتهى البحث الى ضرورة الاعتماد على مياه تحملها أنابيب من خور أربعات لمجابهة الاصحاب المبرايده من سنة الى أخرى . وكان من الضروري مد الانابيب في مسافة تبلغ حوالي ٢٠ ميلا من بحلة ترتفع حوالي ٣٥٠ قدما فوق مستوى سطح البحر . واستغرق العمل بمره طويله اطمانت بعدها بورسودان واطمان سكانها على احتياحاتهم من الماء العذب وكانت الاصابات والتحسينات تطرا من حين الى حين ، للمصون على مزيد من الماء كلما ارداد الطيب عليها . واعدت الصهاريج والخزانات الارضية في قلب المدينة وعلى الجانب الشرقي للمرفأ لتوزيع المباشر . واصبحت بورسودان اليوم في مأمن من أي خطر يهدد مواردها من الماء العذب . وتحمل المياه الار أبوسان قطر الاولي ٩ بوصات ، والثانية ١٢ بوصة من بحلة مخارة في خور أربعات حيث تحتزن في الصهاريج والخزانات الارضية والمعدة في مواقع مناسبة متفرقة في ابعاء المدينة .

سكان بورسودان :

ليس لدينا بيانات صحيحة عن سكان بورسودان منذ قيامها سوى أرقام تقديرية بحتة ، أعدها المديرون ورجال الحكومة من سنة ١٩٠٦ الى ١٩٥٤ ، ويعني ذلك أنه لا يمكن أن نسع بطور اربادة ورطه . ندرة الطميه أو بالهجات التي تنهى الى انديته . ومع ذلك فليس ثمة شك في أن بورسودان التي تقع في قلب أوطان الأمراء تضم خليطا من السكان ، يتكون من محرات السراكية والحالات الاجنبية التي كانت تمش في سواكن كالهتدرة والحضارمة والتمس . ويبدو أن محراتهم كانت على دفعات ، وفي هدوء تم تحت ضغط تحول الملاحة وتجارة تحولا سريعا الى الموقع الجديد . هذا بالإضافة الى محرات يصل اليها من الاقاليم السودانية والمدن التي على النيل فيما وراء النيل غربا . ويصل سكانها اليوم حسب آخر احصاء الى حوالي ٤٧٥٦٢ نسمة ، وعدد

الدكور منهم يصل الى ٦٠ ٪ . وهذه الظاهرة غريبة في حد ذاتها ولا يرتبط تفسيرها بزيادة المواليد من الذكور عن الإناث . ولكن يفسر تلك الظاهرة بذكر أن عدد الذكور يكون في السنوات الخمس الأولى عادة أقل من عدد الإناث وبشكل يتفق مع القاعدة العامة . أما فيما بعد السنوات الخمس يصبح عدد الذكور أكثر بكثير من عدد الإناث حيث يبلغ عدد الذكور حوالي ٢٥ ألف نسمة ، وعدد الإناث ١٤ ألف نسمة - ويعني ذلك أيضا أن زيادة الذكور عن الإناث لا يمكن أن تكون طبيعية ، إنما هي في الواقع نتيجة للصفة التي تتميز بها حركة تدوير المدينة منذ قيامها . وتتلخص في استمرار وصول المهاجرين والمهاجرات النشطة في أفواج من المهاجرين من أنحاء السودان حيث يطيب لهم العمل . ولعل من الطريف هنا أن يصل المهاجرون من الرجال في الغالب فقط مرادى يعيشون فيها حتى يتحقق الكسب والاستقرار ، ومن ثم يستحضر المهاجر المستقر أسرته أو يزوج . وهذه الظاهرة تبدو في مدن سودانية أخرى كعطبرة والخرطوم بحري حيث لا علاقة للسكان بحياة البداوة أو الزراعة ، إنما يصل المهاجرون للعمل في بعض الصناعات التحويية أو البدائية أو للاشتغال بالتجارة ، أو ممارسة أي عمل آخر من أعمال المدن .

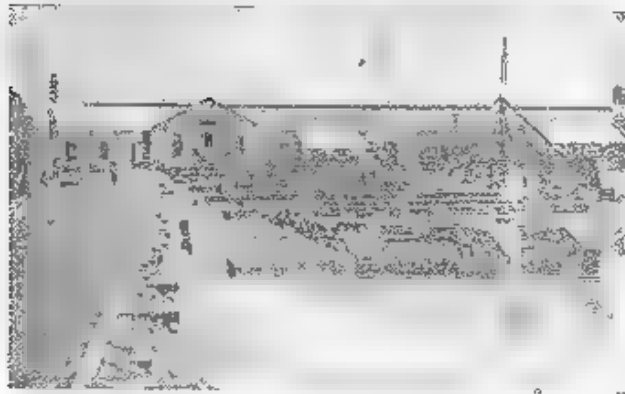
وثمة ملاحظة ثانية هامة ، وهي أن تفاصيل الإحصاء العام تدل أن هناك اتجاها لتخصيص بعض الأحياء في المدينة لبعض السكان الذين ينتمون لأصل واحد - ديم غرب ، ديم ثلاثه ، وغيرها - . ويعني ذلك أن سكان بورسودان ليسوا كلهم من النجاة الذين يعيشون في الظهير المباشر لها . وفيما يلي بيان إجمالي توزيع السكان حسب الجنسية أو العبيته يفسر هذه الظاهرة ويوضحها : -

عرب ١٧٢٩٢ + بجاء ١٠١٦٦ + نوبيون ٦٦٧٨ + نوبانيون ٨٨٢
 نيلوتيون ٦٣٠ + نيلوتيون ٢١٥ + سودانيون أصليون ١٩٤ + غربيون
 (غير سودانيين) ١٥٣٨ + سودانيون من أصل أجنبي ٥١٧ + أجناس ٧٣٨٨

ويظهر من ذلك البيان أن النجاة لا يريد نصيبهم على ٢٥ ٪ من سكان المدينة ، على حين أن النسبة الباقية من عناصر وسكان وافدين إليها من السودان أو من خارج السودان . ويتفق ذلك مع مذكرونا من أن النجاة ينفرون من حياة الاستقرار ، ويعشقون البداوة ولا يحبون البحر أو التعامل معه - وليس غريبا أن نقول إن ارتفاع عدد النجاة كان تحت ضغط ظروف معينة بعد سنة ١٩٣٧ ،



المرحلة رقم (١) في الحوض



المرحلة رقم (٢) في الحوض

حيث دفعتهم الحكومة دعماً إلى العمل في الميناء والاشتغال بخدمة السفن والتعريخ . ومع ذلك فهم يعيشون وفلوبهم معلقة بأوطانهم فيما وراء المائل وقطمان الاكل التي يحلبون بها . وهكذا نجحاً بورسودان على خدمة البحر وتعيش على انتاج وخدمه انتاج مناطق بعيدة عنها بمساهمات تزيد على بصح مئات من الأميال . ولا يمكن للمباحث أن يتصور أسوأ من تلك الظروف التي تعتمد فيها مدينة على مواد غذائية تصل اليها عبر مسافات طويلة للغاية بانتظام لأن انقطاع وصول تلك المنتجات يهدد احتياجات السكان ويعرضها للخطر .

بورسودان في خدمة الملاحة والتجارة السودانية :

لعمري لا نجلى الحقيقة اذا مذكرنا أن سياسة الانتاج والتسويق والتجارة التي طبقت في السودان ، كانت من وضع واحراج أولئك الذين عملوا على خلق غلات حديثة مفروض فيها أن ترفع المقدرة الشرائية للسودان ، من أجل الاقبال على استهلاك سلع ومنتجات من بريطانيا . وقلنا من قبل ان خلق بورسودان وتجهزها كان مرتبطاً بتلك الأفكار ، بل ان البعض يضمها في إطار واحد مع الخطط التي وجهت السياسة الاقتصادية للسودان . واليهوم أن عصب تلك السياسة كان يتمثل في وضع مساحات كبيرة من الأراضي السودانية الحصص على حابي النهر ورواعده في خدمة انتاج القطن . وكانت المساحات بزاد من موسم الى موسم وفقاً لحطة التطوير وتوزيع المياه وتنظيم الري الصناعي أو الري بالعلماحة . ويمكن للمباحث على ضوء الفهم الأصيل لصفة التطوير وخطته أن يصل الى نتائج أصيلة تبرز قيمة بورسودان في خدمة ذلك التوسع واثار ذلك النشاط في حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية الى فترات ومراحل تتفق مع التغييرات التي كانت تطرأ على مفومات الانتاج السوداني وخاصة فيما يتعلق بزيادة مساحة القطن .

١ - المرحلة الأولى من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٤ .

ولعمري أهم ما يميز هذه المرحلة الانتدائية في حياة بورسودان ان الخطط الاقتصادية لم تكن قد وضعت بعد في حيز التنفيذ الا في أضيق الحدود . وكانت تبدو في صورة التجارب والأبحاث ، فلم يعد مشروع لاساج القطن الا في حدود ضيقة تعتمد على الري من الضلبيات في مناطق مبعثرة على انشيل النوبي والميل

الأرضي . ويضاف الى ذلك اتجاه الحكومة الى تسيية بعض مشروعات الانشاء واتصير لانشاء خطوط سكك الحديد . وأسهم ذلك من ناحية في زيادة الحصيلة من الصنخ من كردفان من سنة الى أخرى ، كما أسهم في زيادة القوة الشرائية للدولة والأفراد والإقبال على الاستهلاك بصفة عامة . واستمرار لهذه المرحلة - من ١٩٠٦ الى ١٩٢٤ - وكان على غير ارادة الحكومة ان كانت الحرب العالمية الأولى وضروها الاستثنائية مسئولة مسئولة مباشرة عن تعطيل الخطط الموصوعة . وسكر على سبيل المثال بوقب العمل في انشاء سد سمار بعدما أرمعت الحكومة تنفيذه في سنة ١٩١٣ (١) . ويمكن على ضوء تلك الظروف والاعتبارات التي سارت عليها سياسة التسمية الاقتصادية أن نتصور الزيادة الرقبة التي كانت تسجلها السمن التي تروى بورسودان ، والزيادة المطردة في حجم الوارد والصادر كما تظهر في الجدول التالي :

| السنة | عدد السمن | حمولة الصادر | حمولة الوارد | الحمولة السكلية | ملاحظات |
|-------|-----------|--------------|--------------|-----------------|--------------------------|
| | | طناً | طناً | طناً | |
| ١٩١٣ | ٢٥٦ | ٣٠٠٠٠ | ٥١٠٠٠ | ٨١٠٠٠ | يرتبط الهبوط |
| ١٩١٦ | ٣١٧ | ٥٨٣١٦ | ١٢٣٠٩٢٣ | ١٨٢١٣٩ | بحاله الحرب |
| ١٩١٩ | ٣٦٧ | ٤١٣٦٢ | ٧٦١٧٨ | ١٤٢١٩٠ | واضطراب حاله |
| ١٩٢٢ | ٤٥٢ | ١٠٩٠٢٦ | ١٤٩٠٩٨٠ | ٢٥٩٠٠٦ | الملاحة والتسحر |
| ١٩٢٣ | ٦٠٩ | ١٢٨٨٤٢٣ | ٢٩٩٠١٥٢ | ٤٢٧٠٩٩٤ | والتمريع واضطراب التجارة |

٢ - المرحلة الثانية من سنة ١٩٢٤ الى ١٩٣٨ :

هذه المرحلة خطيرة من وجهة النظر الاقتصادية لأن انشاء العمل في سد سمار وتنشيله أدى الى مزيد من مساحات الأرض التي تزرع قطناً وزيادة كبيرة مماثلة في حجم التجارة الصادرة التي تمر بطريق بورسودان الى الأسواق العالمية

(١) كان المقروض بناء قنطرة على النيل الأزرق عند سمار ، ولكن انقراض ماسيب يضاد سنة ١٩١٣ أدى الى حله بطريق وقيام الحرب العالمية أدى الى تلبين العمل من ناحية ، ولانشاء سياسة التعريخ وبناء سد سمار .

والبريطانية خاصة . وباتت الميناء مزدحمة بالحركة وظهرت الحاجة الملحة لتطوير شبكات الأرصفة وزيادة أطوالها لمعالجة العدد الكبير من السفن التي كانت تترايد من سنة إلى أخرى . وقد تمز عدد السفن من ٦٩٩ في سنة ١٩٢٤ إلى أكثر من ألف سفينة في سنة ١٩٣٥ . ولعل من الطريف أن تسجل هذه المرحلة سنوات أخرى ترمزت على الأزمة المالية العالمية من سنة ١٩٣٠ حقيقة أنها أزمة أدت إلى انكماش في حجم التعامل وحجم كل من الصادرات والواردات وقفا للسلسلة التي وضعت لمواجهة الأزمة ، إلا أنها كانت طارئة ولا تعبر عن اتجاه نحو استمرار المحزن في عدد السفن التي تزور الميناء . وهذا هو ما قد حدث فعلا عندما انتهت سنوات الأزمة واستقرت الأحوال وعادت بورسودان من سنة ١٩٣٤ إلى سابق عهدها من نشاط وحركة مترايدتين . وكان ذلك النشاط ممثلا في زيادة حجم الصادرات لاستمرار الزيادة في انتاج القطن والتوسع في مساحته المزروعة ، وزيادة في حجم الصادرات لتلبية احتياجات السكان . وحديثا بالذکر أن حجم تلك البضائع بلغ في المتوسط خلال السنوات من ١٩٣٥ إلى ١٩٣٧ أكثر من ٧٥٠,٠٠٠ طن وهو ضعف الرقم الذي سجل في عام ١٩٢٣ . وكادت تجارة السودان بطريق بورسودان تسجل رقما قياسيا في عام ١٩٣٩ ، لولا أن قامت الحرب العالمية الثانية في نهاية الصيف وندم الحريق . ويذكر تحرير مصلحة الاقتصاد والتجارة - آنذاك - أن حركة التجارة في الثمانية شهور الأولى من سنة ١٩٣٩ كانت أكثر مما كانت عليه في أي مدة مماثلة في السنوات السابقة كلها .

٣ - المرحلة الثالثة من سنة ١٩٣٩ إلى سنة ١٩٤٦

كان طبعنا أن تتأثر بورسودان من حيث كونها مغلدا رئيسيا لتجارة السودان الخارجية بتمام الحرب العالمية الثانية ، واضطراب النقل البحري في البحر الأحمر وخاصة بعد أن دخلت إيطاليا الحرب دخولاً سافراً . والمفهوم أن ذلك الاضطراب أدى إلى انخفاض في عدد السفن العاملة في خدمة التجارة الدولية بصفة عامة ، نتيجة للقيود التي فرضت على النقل البحري في سبيل المجهود الحربي . ويمكن أن نقول صفات تلك المرحلة الحظيرة ، وما طرأ على مركز بورسودان على ضوء التحول التالي من سنة ١٩٣٩ إلى سنة ١٩٤٦ .

| السنة | عدد السفن | حمولة الصادرات طنا | حمولة الواردات طنا | الحمولة الكلية طنا |
|-------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ١٩٣٩ | ٩٢٢ | ٣٢٣,٣٦٠ | ٢٨٠,٣٥١ | ٧٠٣,٧١١ |
| ١٩٤٠ | ٤٧٧ | ٢٧٩,٧٢١ | ٢٧٧,٦٧٩ | ٥٥٧,٤٠٠ |
| ١٩٤١ | ٧٥٦ | ٣٣٢,٨٧١ | ٦٨١,٥٣٩ | ١,٠١٤,٤١٠ |
| ١٩٤٢ | ٥٨٢ | ٢٣٤,٣٥٥ | ٦١٥,٢٤٨ | ٩٤٩,٦٠٣ |
| ١٩٤٣ | ٣١٨ | ٢٨٠,٣٢١ | ٢٨٧,٤١١ | ٥٦٧,٨٣٢ |
| ١٩٤٤ | ٤٩٣ | ٣٦٧,٧٥٠ | ٢٧٢,٣٥٨ | ٥٩٠,١٠٨ |
| ١٩٤٥ | ٤٥٧ | ٢٢٨,٨٩٢ | ٢٥٨,٩٩٠ | ٤٨٧,٨٨٢ |
| ١٩٤٦ | ٥٦٦ | ٣٠١,٠٦٦ | ٢٩٤,٤٦٤ | ٥٩٥,٥٣٠ |

وبقبل التعليق على تلك الأرقام يشير إلى أن السودان قد دخل في نظام الحصص للتصدير والاستيراد ، والذي يشرف عليه المركز البريطاني لتسوين الشرق الأوسط ، وتخص قيوده منذ سنة ١٩٤١ . ويعني ذلك خضوع كل حمولة من الواردات والصادرات لاحتمالات توزيع الحصص والعراق في اسمن . أما فيما يتعلق بالواردات فكانت أرقامها قريبة من العادية اللهم إلا في سنة ١٩٤١ وسنة ١٩٤٢ التي دخلت فيها حمولات اضافية لتلبية احتياجات الجيوش المحاربة في الجبهة السودانية الأردنية الحبشية . أما فيما يتعلق بالصادرات فكان ثمة هبوط واضح في شحن القطن بلدات . وقد سجل الصادرات من القطن أحطى هبوط نه سنة ١٩٤٣ . ومع ذلك فإن وصول القطن كان مستمرا إلى بورسودان بكميات كبيرة لا تتكافأ مع حالة التصدير والعراق في السفن . ولم يتقلد الموقف الاتفاقي الحكومة البريطانية على شراء كل محصول القطن من موسم ٤٣/٤٢ . وتم بعد ذلك وخلال سنة ١٩٤٤ تصدير كل المحزون من القطن من محاصيل المواسم السابقة . وكانت نهاية الحرب تديرا بعودة الحركة في الميناء وحركة الشحن والتفريغ إلى مجراها الطبيعي ، التي تساهم مع صفة الانتاج السوداني والتوسع فيه واستقرار الأحوال في الملاحة في البحر الأحمر والعالم .

٤ - المرحلة الرابعة من سنة ١٩٤٧ :

إذا كان ثمة ما يميز تلك المرحلة فهو عودة السودان إلى تخطيط ميسرة تطوير اقتصادياته وانتاجه من جديد . وتشمل ذلك التخطيط مشروعات لسنوات الخمس من سنة ١٩٤٦ إلى ١٩٥١ ، ومن ١٩٥١ إلى ١٩٥٦ وكان من ١٩١

قائمة المراجع

أولا - المراجع العربية :

- ١ - ابن بطوطة - مذهب تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار القاهرة ١٩٣٤
- ٢ - ابن حوقل - كتاب صورة الأرض لندن ١٩٢٩
- ٣ - إبراهيم نصحي - مصر في عهد البطالة - جزآن القاهرة ١٩٤٦
- ٤ - الحميداني - صفة جزيرة العرب لندن ١٨٨٤
- ٥ - المقرئزي - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار نشرة في بيت المعهد الفرنسي للأثار
- ٦ - شاطر بوصيلي - معالم تاريخ السودان وادي النيل القاهرة ١٩٥٥
- ٧ - صلاح الدين الشامي - التوجيه البحري للسودان - رسالة دكتوراه لم تنشر
- ٨ - صلاح الدين الشامي - بورسودان ميناء السودان الحديث القاهرة ١٩٥٨
- ٩ - صلاح الدين الشامي - المواصلات والتطور الاقتصادي في السودان القاهرة ١٩٥٩
- ١٠ - عباس عمار - المدخل الشرقي لمصر القاهرة ١٩٤٦
- ١١ - محمد عوض محمد - السودان الشمالي القاهرة ١٩٥٢
- ١٢ - محمد عوض محمد - السودان ووادي النيل القاهرة ١٩٥٢
- ١٣ - محمد فؤاد شكرى - الحكم المصرى في السودان القاهرة ١٩٤٩
- ١٤ - محمد فؤاد شكرى - مصر والسيادة على السودان القاهرة ١٩٤٦
- ١٥ - محمد محمود الصياد - اقتصاديات السودان القاهرة ١٩٥٥

شأنها زيادة المساحات المزروعة قطناً ، ووضع أرض المناقل - مساحتها حوالي ٨٠٠٠٠٠ فدان - تحت الري الصناعي لإنتاج القطن اعتباراً من سنة ١٩٥٧ (١) وكان ذلك مدعاة لزيادة حجم التجارة السودانية في المصادر والواردات وزيادة الضغط على بورسودان . وكان من بين الخطط التي وضعت موضع التنفيذ تطوير الميناء وزيادة أطوال الأرصفة لجانبها تلك الزيادة المتوالية من عام الى عام وليس ثمة شك في أن الضغط على الميناء ومراقب الميناء سوف يتطلب في أقرب فرصة زيادة الاستعدادات في وسائل النقل والمواصلات التي تربط بين قلب السودان ، وخاصة بعد سنة ١٩٦١ عندما تزرع ثلث مساحة المناقل قطناً ، وترتفع مساحة الأرض المزروعة قطناً في السودان الى رقم يبلغ أكثر من ٧٥٠٠٠٠ فدان .

وصفوة القول أن بورسودان في ظل كل الظروف وكل الاعتبارات تحصل وحدها العيب الأكبر من حيث خدمة التجارة السودانية الخارجية . وقد يصل نصيبها من تلك التجارة الى أكثر من ٩٠٪ بالنسبة للمصادر والواردات . ولعل الوقت الملائم للبحث عن موقع لخلق وإنشاء ميناء آخر قد حان . وليس أفضل - كما قلت - من البحث في شأن إحياء سواكن وتخصيص مرفئها الهادى الجميل لرسو السفرة الصغيرة نسبياً التي تلائمها الأعماق فيما حول جزيرة سواكن .

(١) تم السبل في إعداد المناقل على أربع مراحل . وقد أعدت أرض المناقل البالغ مساحتها ٨٠٠٠٠٠ فدان لزراعة القطن الطويل التينة . ويؤدى ذلك بالنال الى إنتاج حوالي ١٠ مليون قنطار .

ثانياً: المراجع الأجنبية :

- 15 — Douan, G. : Histoire Du Regne Du Khedive Ismail
Tome III. 2eme. et 3eme partie. Le Caire,
1936.
- 16 — Fleming, G. J. : Tokar. S. N. R. 1920.
- 17 — Gliechen, C. : the Anglo-Egyptian Sudan (Two Volumes). London. 1905.
- 18 — Grabham, G. W. : The Physical Setting. F. W. 1935.
- 19 — Gregory, J. W. : The Great Rift Valley & Geology of
East Africa, London. 1921.
- 20 — Gregory, J. W. : The Great Rift valley. G. J. 1920.
- 21 — Hamilton, J. A. : The Anglo-Egyptian Sudan from Within.
London. 1935.
- 22 — Heatbly, J. J. P. : The Port of the Upper Nile (Atiq) in
Relation to the Highways of Foreign
Trade. Scot G. M. 1895.
- 23 — Hebbert, H. E. : El-Rih, A Red Sea Island. S. N. R.
1935.
- 24 — Hohler, T. B. : Trade of Port-Sudan for the year 1906.
London. 1906
- 25 — Home, W. F. : The Relation of the Northern Red Sea
and its Accosiated Gulf Areas to the
Rift Valley, G. J. 1921.
- 26 — Jackson, H. C. : Tooth of Fire. Oxford. 1911.
- 27 Jouguet, P. : Meedonain Imperialism and the Hellen-
ization of the East. (English transla-
tion.) Paris 1926.
- 28 — Junker, W. : Travels in Africa. London. 1890.

- 1 — Ball, J. : Contribution to The Geography of
Egypt. Cairo. 1939.
- 2 — Brueo, J. : Travels to Discover the Source of the
Nile. (Vol. I). Edimburgh. 1790.
- 3 — British Admiralty : Red Sea & Gulf of Aden Pilot. London.
1944.
- 4 — Burkhardt, J. L. : Travels in Nubia London. 1819.
- 5 — Bloss, J. F. E : The Story of Suakin. S N, R 1939—37.
- 6 — Buist, G. : On the Physical Geography of the Red
Sea. G. J. 1857.
- 7 — Charleswerth, N. P : Trade Routes & Commerce of the Ro-
man Empire. Cambridge. 1924.
- 8 — Cooke, B. : The Red Sea coast in 1540. S. N. R.
1933.
- 9 — Crossland, C. : Desert & Water Gardens of the Red
Sea. Cambridge. 1913.
- 10 — Crowford, O. G. S : The Fung Kingdom of Sennar. Glouse-
ster 1951.
- 11 — Crowfoot, J. W. : Old Sites in The Butana, S. N. R. 1922
- 12 — Crowfoot, J. W. : Some Red Sea Ports in the Anglo-Egyptian
Sudan. G, J. 1911.
- 13 — Davis, R. : Economics & Trade. F. W. 1935.
- 14 — D'Anville, :Memoires Sur L'Egypte Ancienne e
Moderne. Paris. 1769.

- 43 — Morgan, F. W. : Ports & Harbours. London. 1952.
- 44 — Navile, E. : Le Commerce de L'Ancienne Egypte Avec Les Nations Voisines. Genove. 1911.
- 45 — Newbold, D. : The Crusades In the Red Sea and the Sudan. S. N. R. 1945.
- 46 — Paul, A. : Aidhab. S. N. R. 1955.
- 47 — Paul, A. : A History of the Beja Tribes of The Sudan. Cambridge. 1954.
- 48 — Parkins, M. : Life In abyssinia. Vol I. London 1853.
- 49 — Parsons, C. S. : The Eastren Sudan. R. Arti. Institute. April 1899.
- 50 — Rawbinson, G. : History of Ancient Egypt. London. 1881.
- 51 — Reisner, G. A. : Outline of the history of the Sudan. S. N. R. 1918.
- 52 — Sayyad, M. M. : The Anglo-Egyptian Sudan. (a study on Economic Geography.)
- 53 — Sandes, E. W. : The Royal Engineers in Egypt and The Sudan Chatham. 1937.
- 54 — Schoff, W. : The Periplus of the Erythrean Sea. New York. 1912.
- 55 — Schater, B. A. : The Greek Influence in the Blue Nilo Valley. Khartoum. 1945.
- 56 — Sharpe, S. : History of Egypt from the Earliest Times Till the Conquest of Arabs. London. 1859.

- 29 — Kammerer, A. : La Mer Rouge, L'Abyssinie, et L'Arabie Depuis l'Antiquite. Vol. I et II. Le Caire. 1929.
- 30 — Kammerer, A. : Essai Sur Le Histoire Antique D'Abyssinie. Paris. 1926.
- 31 — Kammerer, A. : Le Routier De Don Joan De Ca Iro. Paris. 1929.
- 32 — Kammerer, A. : Le Mer Rouge A Travers Les Ages. Paris. 1925.
- 33 — Leyden, J. : Historical Account of Discoveries and Travels in Africa. (Two Volumes). London. 1817.
- 34 — Lombard, G. : Le Port de Suakin L'Exploration, Tome XV. 8 Fev. 1883.
- 35 — Martin, P. F. : The Sudan in Evolution. London. 1921.
- 36 — Mac Crindle J. W. : The Commerce and Navigation of the Erythrean Sea. London. 1879.
- 37 — Mac Micheal, H. : The Anglo-Egyptian Sudan. London. 1939.
- 38 — Mac Micheal, H. : A History of the Arabs in the Sudan Vol. 1. 1922.
- 39 — Maspero, G. : The Dawn of Civilization. (Third Edition). London. 1896.
- 40 — Maspero, G. : The Struggle of Nations. London. 1899.
- 41 — Muir, W. : The Memphite or Slave Dynasty of Egypt. London. 1896.
- 42 — Murray, G. W. : Sons of Ismail. London. 1935.

محتويات الكتاب

| | |
|---------|---|
| ١ | تصدير |
| ٢١- ٣ | تمهيد |
| ٤٢- ٢٣ | الفصل الأول - الموانئ البيطلمية على الساحل السوداني |
| ٥٩- ٤٣ | الفصل الثاني - موانئ الساحل السوداني والتجارة الخارجية في عهد دولتي مروي وأكسوم |
| ٧٦- ٦١ | الفصل الثالث - باضع العربية في خدمة التجارة السودانية |
| ٩٦- ٧٧ | الفصل الرابع - عيذاب وخدمة التجارة السودانية |
| ١١٢- ٩٧ | الفصل الخامس - سواكن الميناء العربي السوداني |
| ١٣٠-١١٥ | الفصل السادس - سواكن الميناء الميثاني السوداني |
| ١٥٢-١٣١ | الفصل السابع - سواكن الميناء المصري السوداني |
| ١٧٠-١٥٢ | الفصل الثامن - اضمحلال سواكن وتدحور قيمتها |
| ١٩٢-١٧١ | الفصل التاسع - بورسودان ميناء السودان الحديث |
| ١٩٨-١٩٢ | قائمة المراجع العربية والانجليزية |

- 55 - Shukry, M. F. : The Khedive Ismail and Slavery in the Sudan. Cairo. 1937.
- 58 - Schweinfurth, G. : The Future of the Sudan. Pall Mall Gazette 18 April 1884.
- 59 - Sudan Govt. : Sudan Almanac Khartoum.
- 60 - " : Sudan Foreign Trade Report. Khartoum
- 61 - Sudan Rialway : Port Authority-Port Sudan. Athara 1937.
- 62 - Tothill, : Agriculture in the Sudan. London 1948.
- 63 - Theodore Bent. : The Ancient trade Routes Across Ethiopia. G. J. 1893.
- 64 - Trimingham, : Islam in the Sudan. 1949.
- 65 - Trimingham, : Islam in Ethiopia 1951.
- 66 - Wallis B, E. A. : The Egyptian Sudan. (Tow Volumes). London 1907.
- 67 - Warmington, E. H. : The Commerce Between the Roman Empire & India. Cambridge. 1928.
- 68 - Wainwright, G.A. : Early Foreign Trade in East Africa. Man. no 161. 1947.
- 69 - Valantia, G, : Voyages and Travels to India Ceylon and Red Sea In the years 1802-1806. Vol. III. London. 1811.
- 70 - Vincent, B. : The Periplus of The Erythrean Sea. Vol. I and II. London 1800.